Europe : 0 fr. 60. — Autres pays : 0 fr. 75.

LA VIE AU GRAND AIR

Mlle MARVINGT PORTÉE EN TRIOMPHE

Le 27 novembre, Mlle Marvingt tentait, à Mourmelon, de s'approprier la Coupe *Femina* pour aéroplanes. Elle a réussi à tenir l'air

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA
CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROIDINE BOUTY,** *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE, 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10' TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN en ayant soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.***

ENGELURES

TRAITEMENT ABSOLUMENT NOUVEAU

Guérison certaine et complète en quelques jours

par le délicieux SIROP **ENGELUROL**

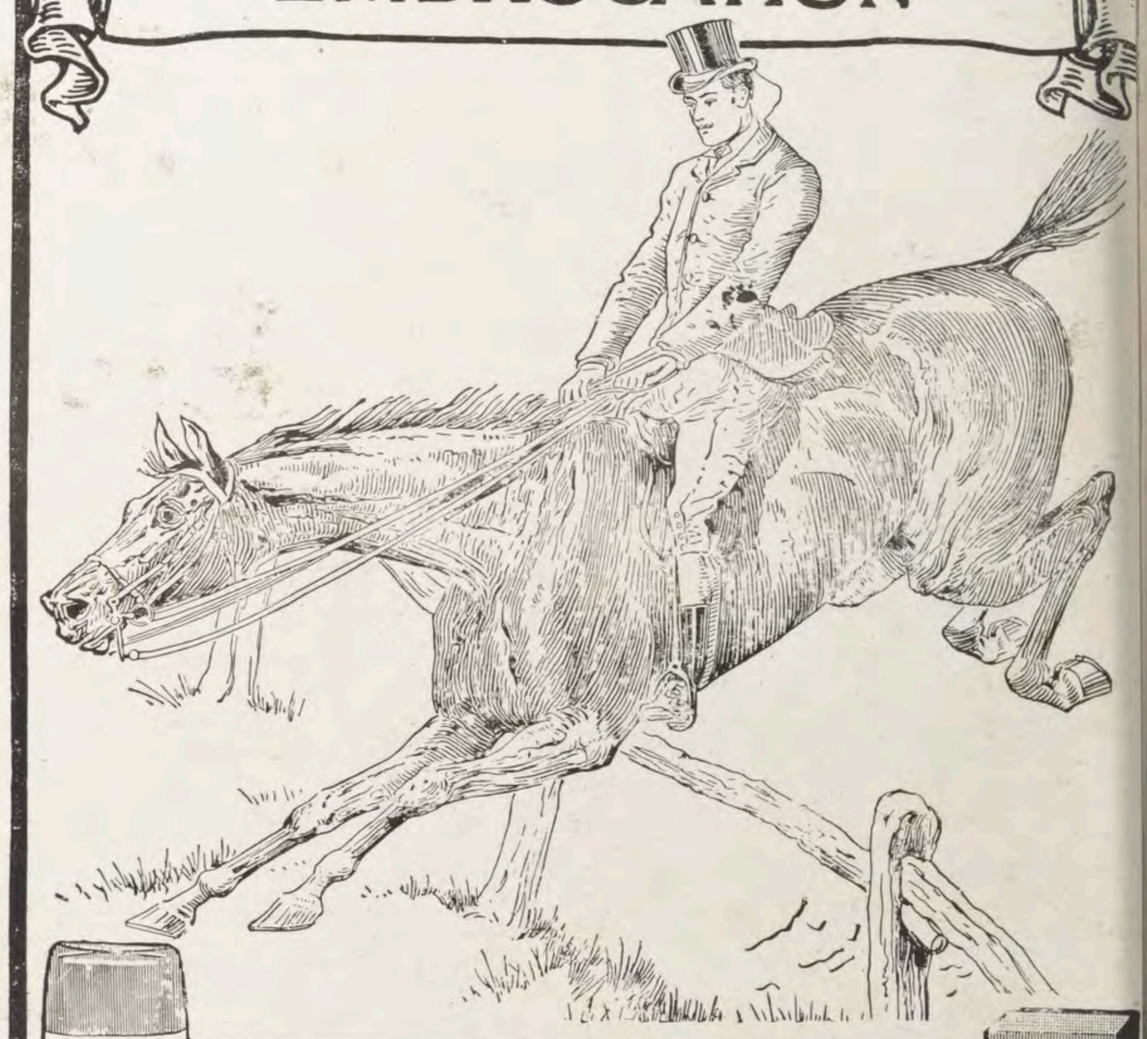
Détruit la cause du mal par action *interne* reconstituante, ce que ne peuvent faire les médicam^ts externes (pommades, etc.) forcément insuffisants. **3'** le Flacon ; l'exiger de votre phar^cien Env. fco contre 3'85 à la Pharcie *LACHARTRE, 61, r. de Rome, Paris*

VOLTAIRE articulé avec Tablette
pour MALADE OPPRESSÉ

DUPONT

10 rue Hautefeuille, Paris (VI^e^)
TÉLÉPHONE 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale

ELLIMAN'S
EMBROCATION



POUR L'USAGE VÉTÉRINAIRE.

Foulures, Rhumatismes, Capelets, Suros, Eparvin, Courbe, Molettes, Meurtrissures, Coupures et blessures, Genoux couronnés, Maux de gorge, Blessures de la selle, Maux de bouches chez les moutons et les agneaux, Pietin chez les moutons, Foulures chez les chiens, Crampes chez les oiseaux.

Elliman's Royal Embrocation.

À L'USAGE DES PERSONNES.

Rhumatismes, Lumbago, Maux de gorge dûs au froid, Rhumes de poitrine, Névralgies, Bronchite chronique, Maux de reins Meurtrissures, Coupures légères, Foulures, Crampes, Courbature et Fatigue du corps après exercice.

Elliman's Universal Embrocation.

ELLIMAN, SONS & CO., SLOUGH, ANGLETERRE.

Se trouve dans toutes les Pharmacies de France et de l'Étranger.

LES BALLES DE GOLF

DUNLOP

SONT SUPÉRIEURES A TOUTES LES AUTRES

PARIS - 14, rue Piccini - PARIS

PLAQUES PAPIERS PRODUITS LUMIÈRE

PHOTOGRAPHIE DES COULEURS
par les *Plaques Autochrômes*
SOCIÉTÉ LUMIÈRE à LYON-MONPLAISIR

Cycles, Tricars, Trivoiturettes

Cycles Griffon Courbevoie (Seine)

GRIFFON

Gde-Armée.

PARFUM POMPEÏA

L.T.PIVER PARIS

BAUME DYNAMOPHORE

SANTÉ - VIGUEUR - SOUPLESSE

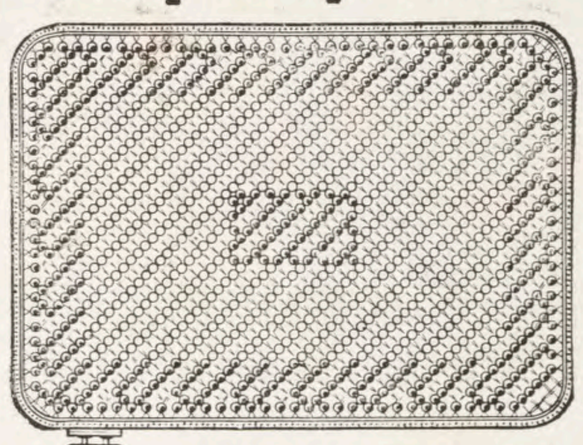
Guérison certaine et rapide
Foulures, Lésions, Lumbago, Rhumatismes
Le Flacon **3** fr. en vente dans toutes bonnes pharmacies
Pharmacie **DARDENNE, à TOURS**

Quelques spécialités de PAZ & SILVA

Constructeurs-Electriciens
55, Rue Sainte-Anne, PARIS

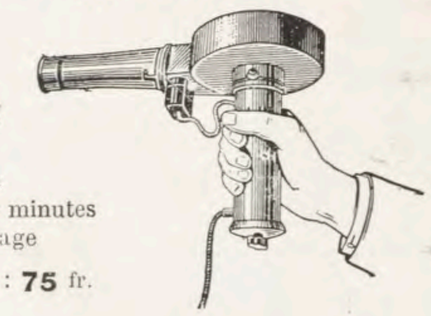
Demander nos catalogues spéciaux pour tous les appareils de chauffage ainsi que pour les lampes Tantale et les lampes flamme à filament de métal (1 watt)

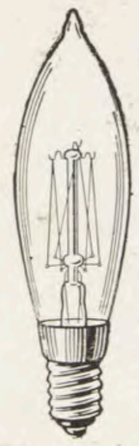
VISITER NOTRE EXPOSITION
DE LUSTRES HOLLANDAIS
Copies de Musées



TAPIS CHAUFFANT MÉTALLIQUE
Encadrement cuivre, perles porcelaine
Chauffage intensif et économique (0.07 par heure)
Prix **35** fr. (0^m^53×0^m^57

APPAREIL "SHO"
Il sèche la chevelure en quelques minutes après lavage
Prix : **75** fr.





10 et 16 Bougies 110 volts (1 watt)

LAMPE FLAMME
filament métallique

BOUTEILLE MAJIC
Cette bouteille conserve 24 heures leur température aux liquides
Depuis **8.50**

PHEROPHORE
Prix **11** fr

OFFICIERS MINISTÉRIELS

aison de Rue de **DUNKERQUE,** 85, et rue Gérando, rapport 6 *bis* (angle). Rev. br. 330 fr. Mise à prix : 130.000 fr. 2° Grand immeuble

OBERKAMPF, 99 et 99 *bis*. 1.311 m. R.b. 32.978 fr. M. à p. 300.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. t., 20 déc. M^es^ PÈRE et F. ROBIN, not., 2, r. du 4-Sept^t^.

AISON d'angle quai Jemmapes, 2. Cce : 230 m. R. br. : 19.100 f. M à p. : 200.000 f. Adj. s. 1 ench 1. not. 20 déc. 1910. S'adr. M^e^ FAROUX, not., 5, r. du Louvre

ANTIN Propriété, 33, r. Rouget-de-Lisle. Rev. : 1.835 fr. M. à p. : 30.000 fr. Terrain, 45. r. Benjamin-elessert, 453 m. 20. M. à p. : 3.000 fr. A adj. le 17 dé-mbre, 2 h., en l'étude de M^e^ CHAUFFRIAT, not. à Pantin.

AISON à Paris, r. des Saints-Pères, 13. Cce : 550 m. 69. Rev. br. : 31.470 f. M. à p. 400.000 f. Adj. Ch. not. aris, le 20 déc. S'adr. M^e^ SALLE, not., 154, bd Haussmann.

MAISON à Paris, 12, r. Bertin-Poirée. R.br. : 19.274 fr. 75. M. à pr. : 200.000 f. Adj Ch. not. le 20 décembre. S'adr. M^e^ CHEVILLARD, not., 372, rue Saint-Honoré

VENTE au Palais de Justice, à Paris, le 10 décembre 1910, à 2 h. 1° Immeuble à Paris,

RUE DOUDEAUVILLE, N° 46.

Contenance : 143 mètres 59 Revenu brut : 6.890 francs.
Mise à prix : 65.000 francs.

2° Immeuble à Paris, **32, RUE SAINT-ROCH.**

Contenance : 34 mètres 96. Revenu net : 3 645 francs.
Mise à prix : 30.000 francs. 3° Pré à

ST-PIERRE-LANGERS (Manche). Cont. : 3 ares. Mise à prix : 20 francs.
S'adresser à M^es^ ANCELOT et DÉGLISE, avoués ; FAROUX, notaire à Paris.

Lire ***Je sais tout***

Paraissant le 15 de chaque mois

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cᵉ, December 3rd 1910.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

3 Décembre 1910 — N° 637
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage.. .. .. 750 fr.

LE GRAND PRIX D'AMÉRIQUE. — UN PASSAGE DU GAGNANT, BRUCE BROWN (1)

C'est en dehors de tout concurrent français que s'est disputé à Savannah (Géorgie), le 11 Novembre, le Grand Prix d'Amérique, la grande épreuve automobile de 1910. Après une lutte acharnée entre les voitures italiennes et allemandes, la victoire est restée à une de ces dernières, montée par un débutant, Bruce Brown, qui a couvert les 667 kilom. 868 du parcours en 5 h. 53 m. 5 s., soit à une vitesse moyenne de 113 kilom. 518 à l'heure. (Détail technique : Pneumatiques Michelin.)

(1) Voir l'article pages 877 et 878.

COURSE OU CONCOURS

Concours de moteurs ou Tour de France, quelle sera la grande épreuve que va doter la Ville de Paris, pour 1911? La *Vie au Grand Air* a recueilli les opinions de quelques-uns de nos édiles et de quelques autres personnalités sur cette question à l'ordre du jour.

L'AVIATION est le sport du jour. La ville de Paris, qui a doté le cyclisme dès ses premiers jours, du Grand Prix qui se dispute encore chaque année à la Piste Municipale, qui accorde ses faveurs à toutes les grandes manifestations sportives, se devait à elle-même d'accorder au nouveau sport de l'air une subvention en proportion avec l'importance qu'il a pris dans la vie actuelle et avec sa haute portée sociale.

Déjà, l'an dernier, M. Quentin-Bauchard, avait proposé la création d'un Grand Prix de Paris de l'aviation. Il a repris sa proposition cette année en la précisant davantage. Il demande au Conseil une somme de 100.000 francs pour la création d'une grande épreuve d'aviation qui prendrait le nom de Grand Prix de la Ville de Paris, et pour laquelle il propose un Tour de France.

D'autre part, M. Dausset, d'accord avec la Ligue Nationale Aérienne, propose au Conseil Municipal de faire du Grand Prix de la Ville de Paris une épreuve technique et d'attribuer une somme de 100.000 francs à un concours de moteurs au banc.

Il nous a semblé intéressant de faire connaître, avant la lettre, l'opinion de quelques-uns de nos édiles qui, à titre de membres de la première commission vont avoir à délibérer sur ces deux propositions. C'est à M. Quentin-Bauchard, que nous nous sommes tout d'abord adressés.

Ma proposition ne date pas d'hier, nous dit l'aimable conseiller des Champs-Elysées. C'est, en effet, dès l'an dernier que j'ai demandé la création d'un Grand Prix d'Aviation. C'était avant le Circuit de l'Est et mes collègues ont craint que nous n'allions au devant d'un échec. La tentative leur a paru aléatoire et prématurée. Les événements se sont chargés de leur montrer qu'ils se trompaient. S'ils m'avaient suivi, c'est la Ville de Paris et non le *Matin* qui aurait organisé cette grande épreuve, et nous aurions ainsi attaché le nom de notre Cité au premier essai d'envolée hors des limites étroites des aérodromes. C'est pourquoi je suis revenu cette année à la rescousse. Dans mon esprit, ce Grand Prix serait destiné à être, comme le Grand Prix cycliste, une épreuve annuelle. Il consisterait dans un circuit de ville à ville, avec départ et arrivée à Paris. Chaque année, le trajet serait modifié, en sorte qu'en quelques années, toutes les villes importantes auraient reçu la visite des aviateurs. C'est ainsi que pour la première fois, l'itinéraire pourrait passer par Bordeaux, Toulouse, Marseille et Lyon. Les arrêts intermédiaires seraient fixés par les organisateurs, en tenant compte des progrès de l'aviation d'ici la date de la course.

Quelques-uns de mes collègues semblent redouter que, au milieu de ces souscriptions, celle de la Ville de Paris soit noyée. Et qu'importe ? Plus nous recueillerons d'argent, plus nous pourrons donner d'ampleur à l'épreuve, et plus de gloire en rejaillira sur la cité organisatrice. Loin de moi la pensée de négliger dans des épreuves de ce genre le facteur moteur. Bien au contraire, la répartition des prix serait faite de telle façon qu'une partie en allât aux pilotes vainqueurs, mais une autre partie aux constructeurs du moteur, à ceux de l'appareil et à ceux de l'hélice. C'est à mon avis la meilleure façon d'encourager le moteur qui a vraiment fait ses preuves, dans le service pour lequel il a été conçu. Outre qu'un concours de moteurs au banc ne donnerait pas, au point de vue même de l'amélioration du moteur les mêmes résultats pratiques qu'une course, j'estime qu'il n'appartient pas à la Ville de Paris d'attribuer une telle somme à un concours technique qui ne sera d'aucun intérêt pour la population parisienne. Le général de Lacroix nous a fait valoir l'importance qu'il y aurait pour notre défense nationale à posséder le meilleur moteur. Mais alors, c'est à l'Etat que revient le soin d'organiser et de subventionner un tel concours, car lui seul a qualité pour se réserver éventuellement, par le réglement, la propriété exclusive du moteur primé.

Avec M. Dausset, c'est un autre son de cloche. Le rapporteur général du budget de la Ville estime, au contraire, qu'un concours technique s'impose.

Le temps des courses est passé, nous dit-il. Si, l'année dernière, la Ville de Paris avait pu organiser une épreuve d'endurance, il en est autrement aujourd'hui, où l'on sait ce dont les appareils sont capables. J'estime qu'on a fait jusqu'ici trop pour l'aviateur et pas assez pour l'appareil. Le budget de la Ville de Paris n'est pas fait pour qu'on y puise des encouragements monnayés pour d'habiles conducteurs, pour donner une prime à l'audace ou à l'imprudence. Dans un circuit comme le Tour de France, ce serait les villes étapes, dans lesquelles, à l'occasion de l'épreuve, on donnerait des journées de meetings qui profiteraient en réalité de notre initiative, tandis qu'à Paris, nous aurions juste à offrir à nos administrés un départ et une arrivée. J'estime qu'un concours de moteurs sera bien préférable et je suis convaincu que, de notre épreuve, sortira le meilleur moteur. D'ailleurs ceux qui auront résisté à cette élimination devront être ensuite montés sur un appareil et participer à une course qui serait donnée autour de Paris ou du département de la Seine, mais pour laquelle le coefficient serait bien inférieur à celui affecté a concours technique.

C'est aussi l'avis de M. Chassaigne-Goyon, conseiller du quartier du Roule.

Je crois, nous dit-il, que les deux propositions de mes honorables collègues sont conciliables. Elles se complètent l'une l'autre. Je pense que l'épreuve pratique est le corollaire indispensable du concours technique. Mais je ne vois pas aussi grand que M. Quentin-Bauchard. Un circuit qui passerait par Orléans, Troyes, Châlons, Laon, Amiens, Rouen et Chartres me semblerait parfaitement suffisant, pour prouver les qualités aériennes du moteur primé.

Pour M. Ernest Caron il y a une question qui précède toutes les autres, c'est la question de sécurité.

La sécurité avant tout, nous dit-il. Il faut surtout s'attacher à chercher la stabilité. Assez de morts. J'appuierai la proposition de mon collègue Rendu, qui veut voir affecter la subvention de la Ville de Paris à l'appareil le plus stable.

M. Duval-Arnould estime, qu'appelé à juger sur deux propositions ,il ne peut faire connaître son opinion d'avance.

J'attends d'avoir entendu les arguments de part et d'autre pour me faire une opinion. Mais mon impression est qu'il faut concilier les deux propositions.

M. Merlin voit dans le concours de moteurs un élément nouveau et intéressant, celui de la marche au ralenti.

Le moteur doit être fort, non pas pour n'aller que vite, mais pour aller vite quand il est nécessaire, ou fort lorsqu'il aura à vaincre la résistance du vent. J'estime que tout l'effort de l'aviation doit tendre à trouver des moyens d'aller lentement. L'avenir de l'aviation est dans l'emploi de toutes les vitesses et non uniquement dans le rêve du cent à l'heure.

Le projet de M. Quinton pour lequel il nous demande notre appui, ne vise que le moteur seul et qui plus est, exige de celui-ci uniquement de la vitesse. Le moteur est l'âme de l'aviation, mais l'âme, pour donner tout son effort, a besoin d'un corps solide. J'estime qu'un concours de moteurs n'est possible qu'accompagné d'un concours de châssis, de stabilisateurs, de parachutes. Je voterai pour le tout et non pour la partie, tout en reconnaissant que celle-ci doit avoir la plus grosse part. Enfin, je ne vois pas tenir compte de la marche éventuelle ralentie dans le projet Quinton, je le regrette.

Cette question de vitesse ralentie est une de celles qui intéressent au plus haut point le marquis de Dion.

On a toujours cherché à aller plus vite ; ce qu'il faut, maintenant, au contraire, nous dit le sympathique constructeur, c'est aller lentement. C'est pourquoi j'ai lancé dans l'*Auto* l'idée du Prix du Grand Ecart. Tous les accidents mortels qui se sont produits ont pour cause l'obligation où se sont trouvés les aviateurs, à la fin d'un vol plané de remettre le moteur à grande allure, d'où choc brusque et rupture presque toujours inévitable.

C'est pourquoi je verrais avec plaisir une partie de la subvention de la Ville de Paris aller à une épreuve telle que celle-ci, où le prix serait attribué à l'appareil qui aurait obtenu la plus grande différence entre la plus grande et la plus petite vitesse atteintes.

En ce qui concerne les moteurs, je crois que l'avenir est non pas au moteur spécial, mais au moteur d'automobile allégé. Cet allègement peut être atteint, d'abord en angmentant la puissance du moteur, puisque le poids est loin de croître proportionnellement avec la puissance. En outre nombre de pièces peuvent être diminuées d'un poids qu'on ne leur laisse que pour la facilité et l'économie de la fabrication, mais il faut se garder de les alléger davantage.

Enfin nous avons demandé à Leblanc son opinion sur les deux projets en présence.

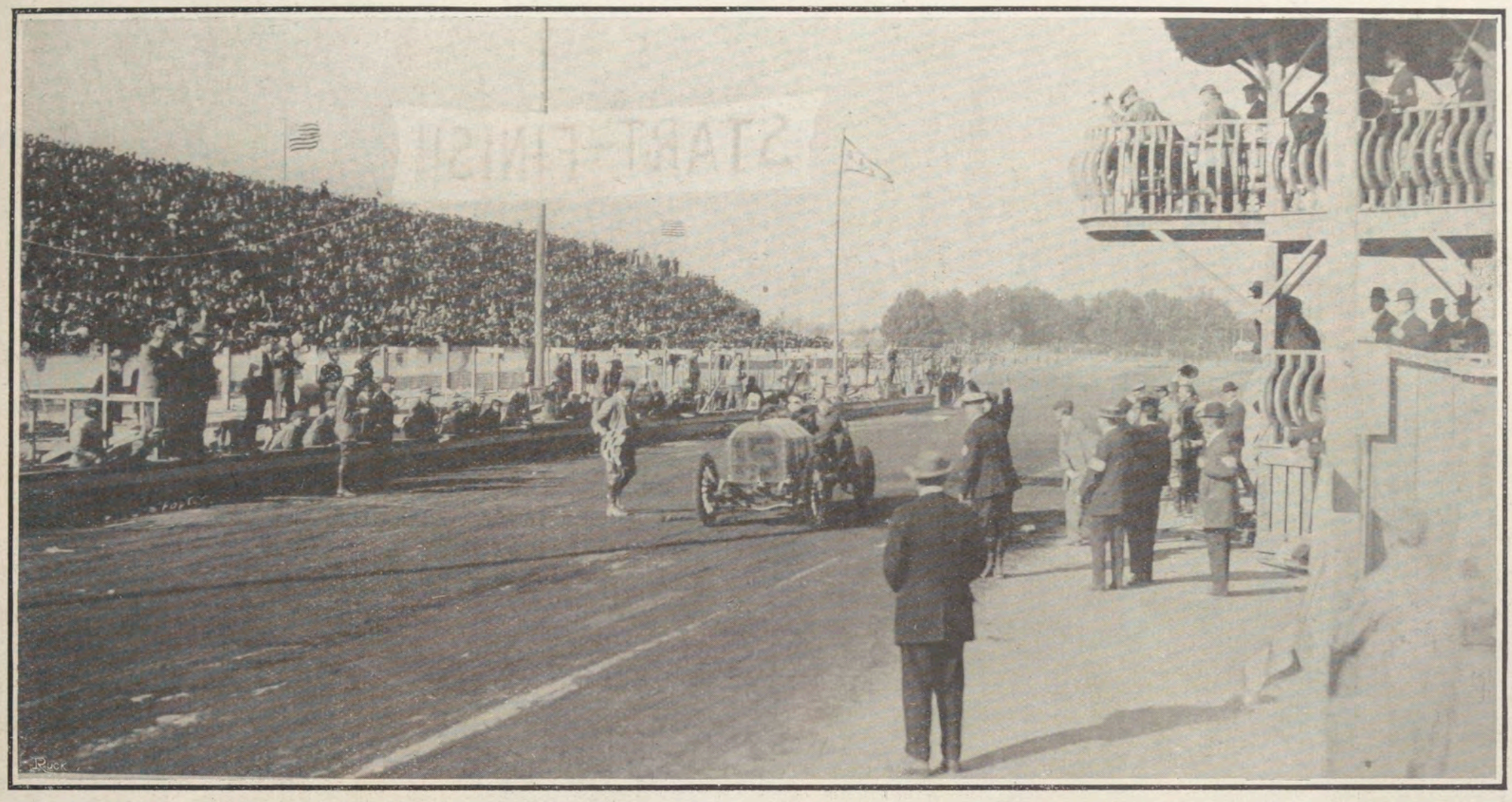
La question ne se pose pas, nous dit le vainqueur du Circuit de l'Est. Pour l'aviation, comme pour la bicyclette, pour l'automobile, pour le cheval, le seul criterium, c'est la course. Que ferons nous d'un moteur qui aura donné au banc d'essai d'excellents résultats et qui ne donnera plus rien une fois en l'air ? Les conditions de fonctionnement sont tout à fait différentes. Le refroidissement, le graissage ne s'effectuent pas de la même manière. Je connais tels moteurs qui vont merveilleusement tant qu'on ne les arrête pas et qui ne peuvent repartir, s'ils sont restés arrêtés quelque temps. Alors, nous voyez-vous, après un vol plané, avec un moteur qui ne veut pas repartir ! J'avoue, qu'en outre, je ne vois pas très bien comment on pourra éprouver en l'air les moteurs primés au concours technique. Sur quel appareil les montera-t-on ? Choisira-t-on au hasard ou tirera-t-on au sort ? Mais alors, tel concurrent sera handicapé au profit des autres. Il faudrait avoir autant d'exemplaires du même moteur qu'il y aurait de types d'appareils engagés. Je vois là une complication d'où il me semble difficile de sortir.

En somme, les opinions semblent assez partagées, mais on peut voir par celle de Leblanc, avec lequel tous les spécialistes que nous avons consultés, fabricants ou pilotes, sont d'accord que pour ceux-ci, la course est le meilleur et l'unique criterium d'élimination.

MARCEL VIOLLETTE.

LE GRAND PRIX D'AMÉRIQUE

[La grande épreuve automobile de 1910, à laquelle aucune voiture francaise ne participait, est revenue à l'Allemagne.

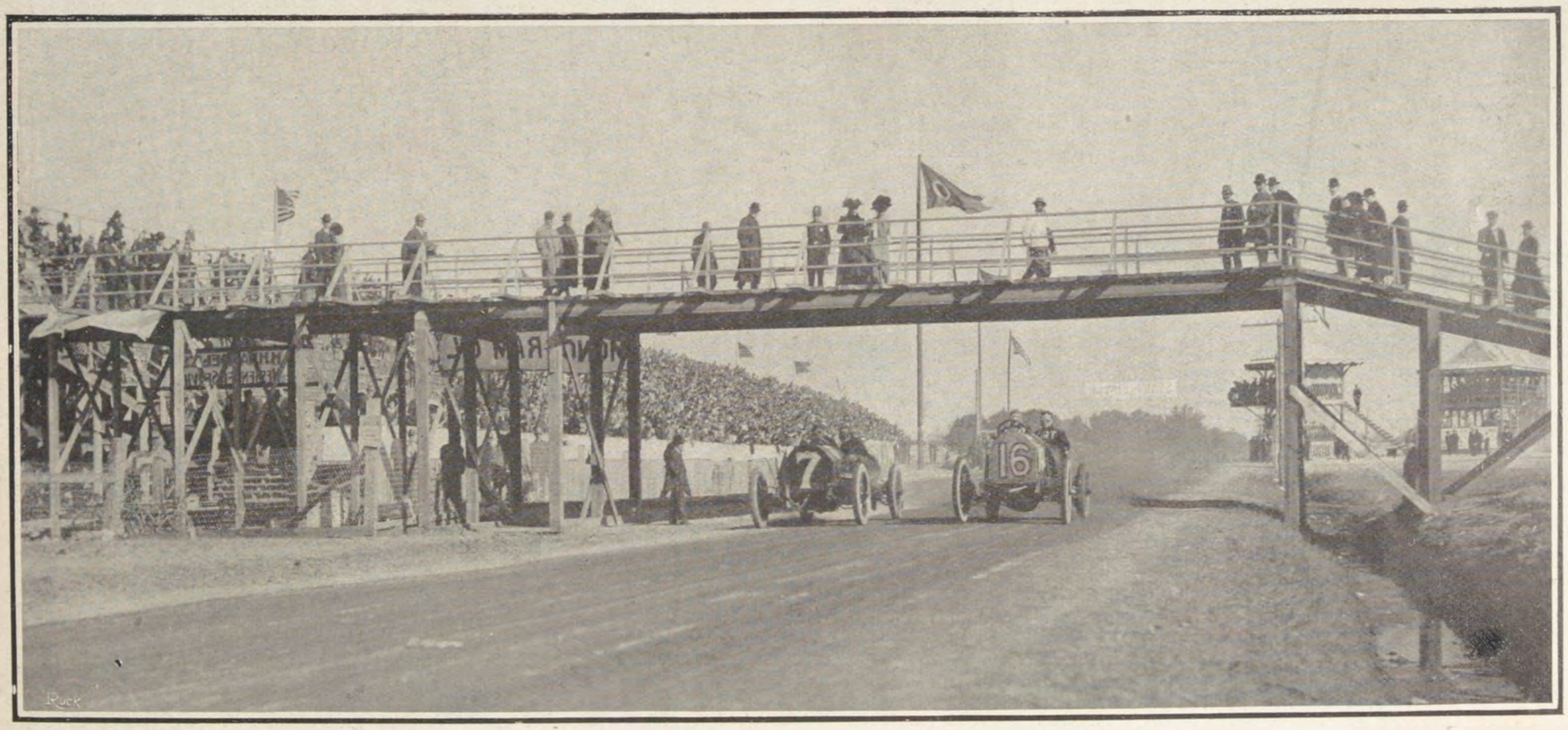


Bruce Brown, gagnant le Grand Prix d'Amérique à l'arrivée.

Le Grand Prix d'Amérique s'est disputé à Savannah (Géorgie), le 12 novembre. Il est revenu à un débutant, Bruce Brown, qui, sur une voiture allemande, a couvert les 667 kilom. 868 m. du parcours en 5 h. 53 m. 5 s. (Détail technique : Pneumatiques Michelin.)

Après de nombreuses remises nécessitées par le refus opposé par les concurrents de courir sur le premier Circuit qui avait été préalablement adopté par l'Automobile Club of Amerika, le Grand Prix d'Amérique s'est disputé le 12 novembre à Savannah (Géorgie). Je n'étonnerai personne en disant qu'aucune marque française n'était représentée. Nos constructeurs ne reculent devant aucun moyen pour faire oublier l'industrie française à l'étranger. Le marché français suffit vraisemblablement à leur activité. Que diront-ils le jour où ils seront, à leur tour, menacés en France par la concurrence étrangère ? Mais, il ne faut pas être plus royaliste que le roi et s'il plaît à Martine d'être battue...

Nos voisins d'Allemagne et d'Italie comprennent tout autrement leurs intérêts. Aussi, en présence des 27 voitures américaines représentant 11 marques différentes, Benz et Fiat avaient-ils envoyé chacun trois voitures. La marque allemande que l'on retrouve dans toutes les épreuves disputées en Amérique, fut bien récompensée, puisqu'elle prit les deux premières places, à 1 m. 42 s. de différence. Fiat lui disputa chaudement la victoire et si les Benz tinrent d'abord la tête jusqu'à l'avant dernier tour, De Palma passa au 20e tour et parut devoir l'emporter. Mais il fut victime d'un

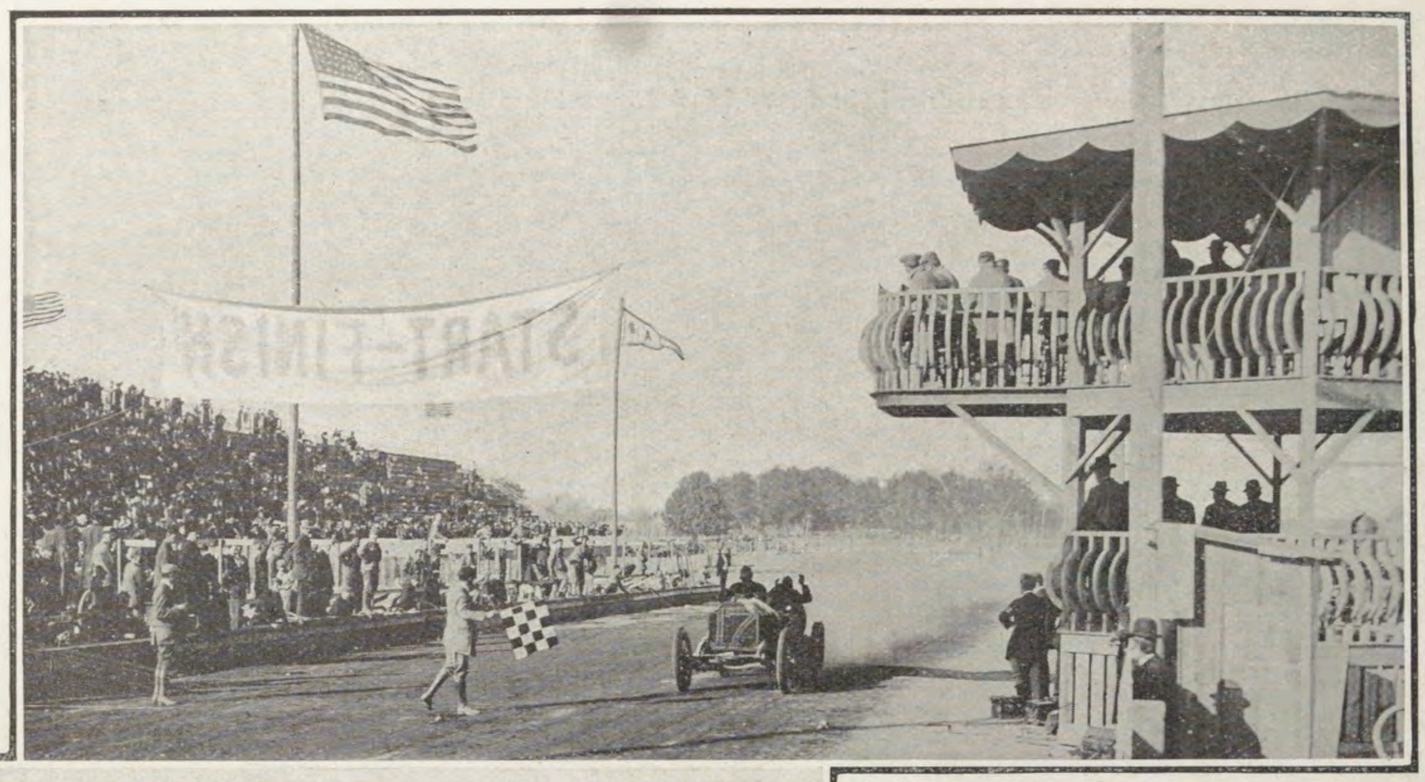


Wagner passe Grant.

La lutte fut vive et l'issue en demeura jusqu'au bout incertaine. Notre photographie représente Wagner passant Grant, le vainqueur de la dernière Coupe Vanderbilt.

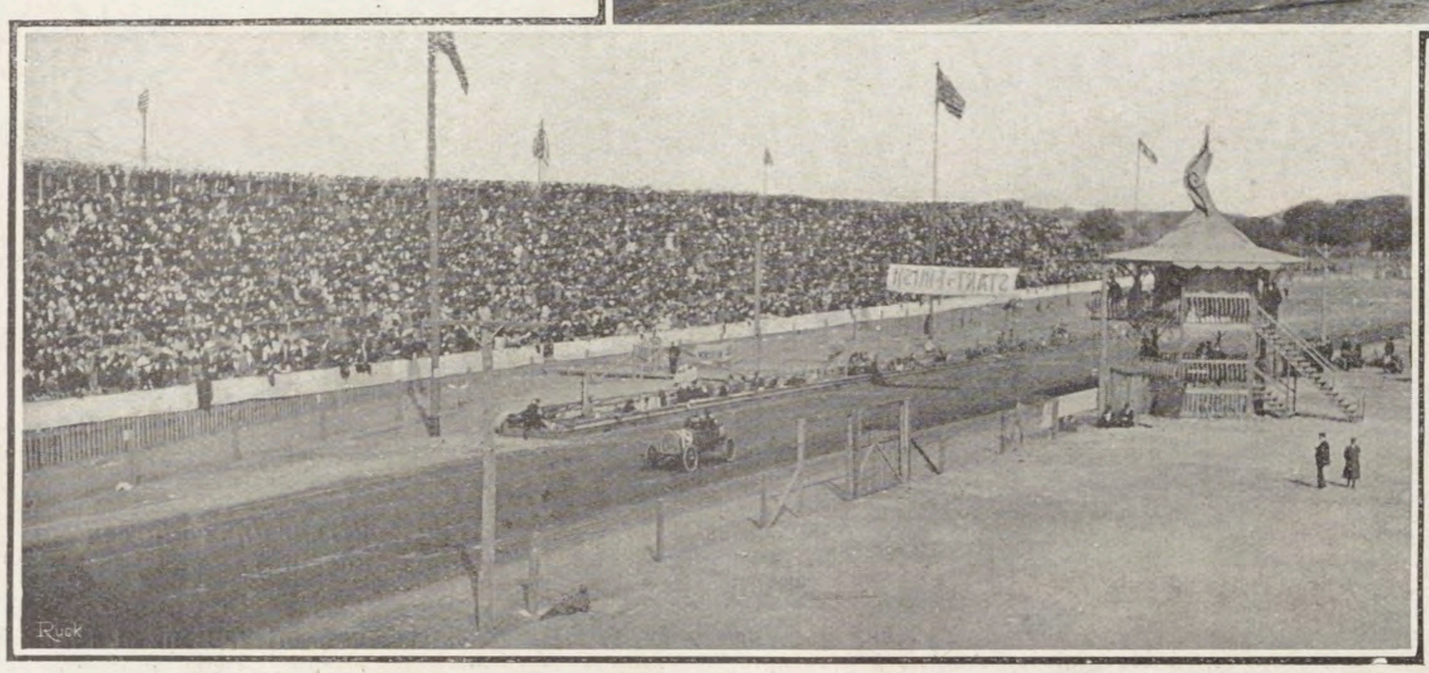
accident au 23e tour, brisant complètement sa voiture, comme l'avait été Wagner au 18e tour. Accidents heureusement sans gravité. A ce même tour, Nazzaro, qui avait établi le record du tour du Circuit, 27 kilom. 828, à 122 kilomètres à l'heure, devait s'arrêter. Bruce-Brown terminait premier, couvrant les 667 kilom. 868 en 5 h. 53 m. 5 s., soit à une vitesse de 113 kilom. 518 à l'heure. Hémery terminait en 5 h. 54 m. 47 s., soit 1 m. 42 s. derrière le premier. Se classaient ensuite : Burman (Buick), en 6 h. 11 m. 23 s., et Mulford (Lozier), en 6 h. 22 m. 12 s.

La voiture gagnante, avec son moteur 4 cylindres de 185/200, doit donner 200 chevaux, tandis que les Fiat, qui sont des voitures de série de 130/190, sont de beaucoup moins puissantes. Elles ont cependant failli enlever le trophée. La voiture allemande est pourtant de beaucoup la voiture la plus vite à l'heure actuelle, mais elle se trouva fortement handicapée par les dimensions d'un circuit trop réduit et avec trop de virages.



La route, par contre, était superbe, on eût dit une véritable piste et il n'y avait pas une seule bosse sur les 27 kilomètres du parcours. Pour mettre le sol en état, on avait eu recours à 300 forçats. Il est probable qu'on avait eu soin de les choisir parmi ceux qui s'intéressent aux sports, car ils travaillèrent avec une ardeur et une conviction telle, que pour les récompenser, on leur permit d'assister à la course. Toutes les banques et maisons de commerce avaient été fermées le jour de l'épreuve, aussi peut-on estimer à 200.000 le nombre des assistants. Bruce Brown, le gagnant, est un débutant. Outre la fameuse Coupe d'Or, challenge d'une valeur de 25.000 francs, il touche un prix de 20.000 francs.

F.-A. Wheel.



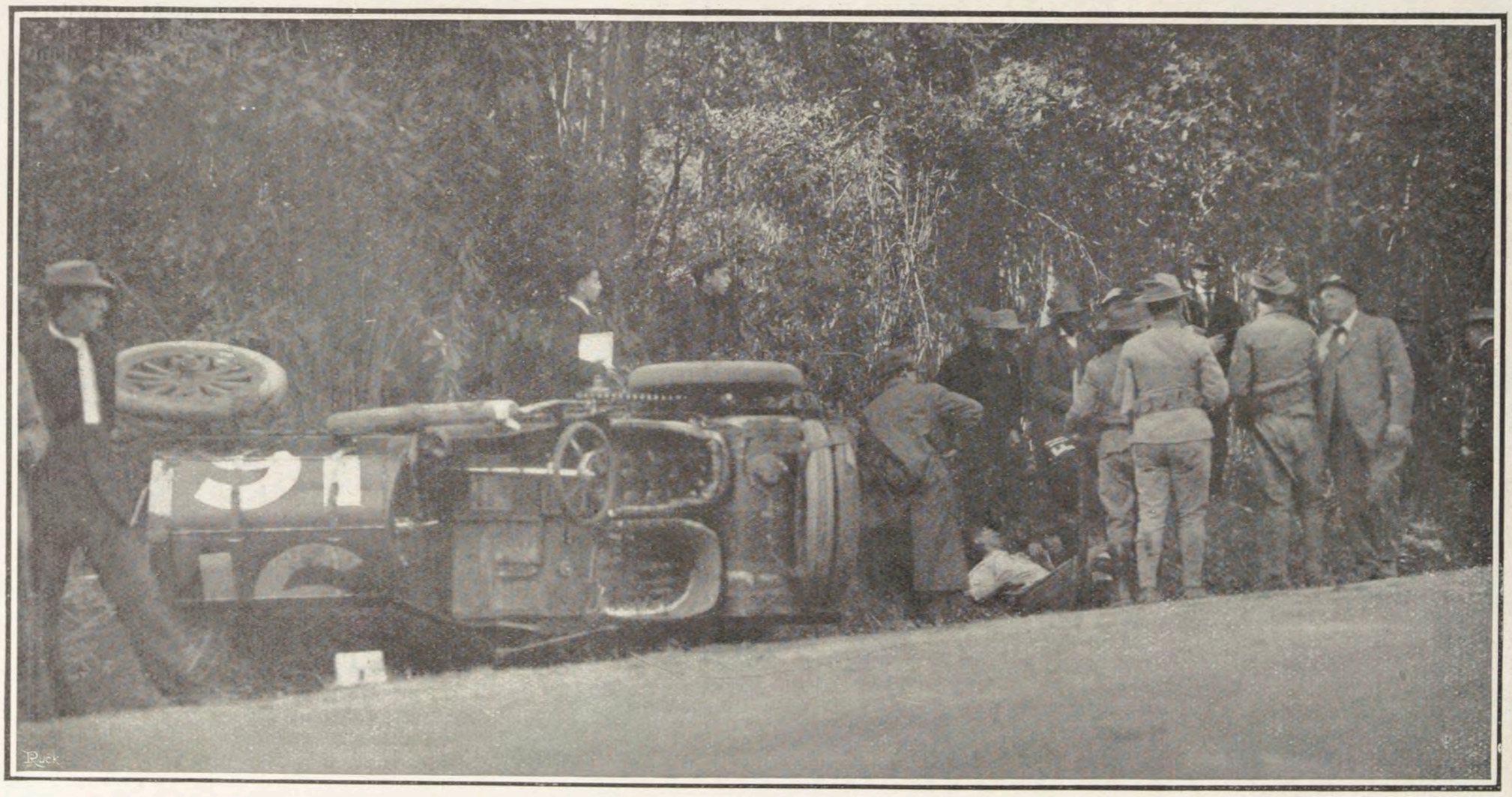
Vue générale des Tribunes.

Plus de 200.000 spectateurs assistèrent à cette épreuve. Tous les magasins, les banques étaient fermés et le Circuit était entouré d'une haie compacte de spectateurs.

Burman troisième.

Derrière les deux voitures allemandes, se classèrent deux américaines, Burman en 6 h. 11 m. 23 s., et Mulford en 6 h. 22 m. 12 s.

(Détail technique : Pneus Michelin.)

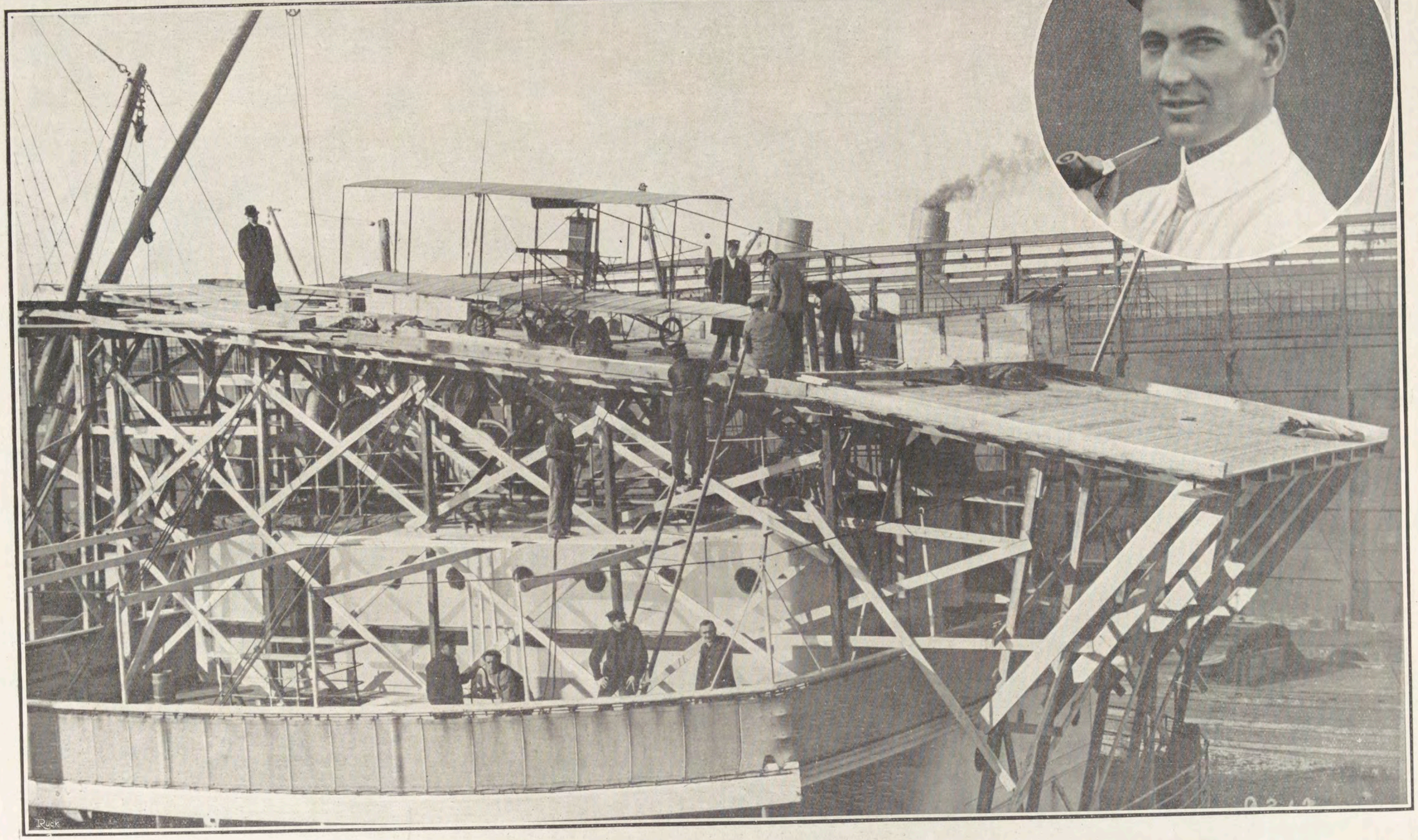


Wagner tombé dans un fossé.

Wagner, qui avait fait une très belle course, fut victime d'un accident. Sa voiture se retourna complètement et l'excellent conducteur fut projeté dans un fossé d'où on le retira sans blessures graves.

La Vie au Grand Air

La Tentative de l'Aviateur Mac Curdy

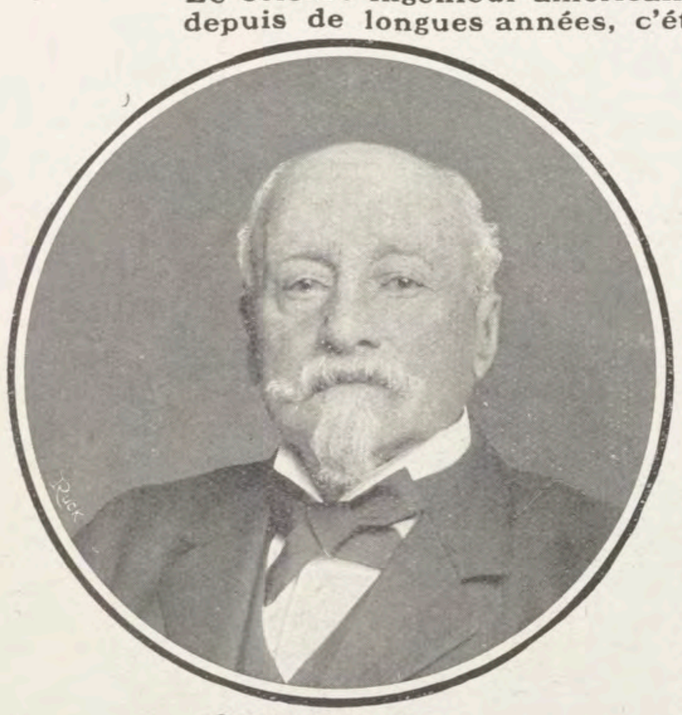


UNE ENVOLÉE EN PLEINE MER

Les aviateurs américains ambitionnent tous, en ce moment, l'honneur de s'élever d'un navire au large pour aller atterrir sur la terre ferme. Mais ces exploits, qui n'ont pas encore donné tous les résultats désirés, nécessitent, on le voit sur notre photographie, des installations peu faciles et plutôt encombrantes. C'est sur un paquebot de la Hamburg American Line, le Pensylvania, *que Mac Curdy va faire ses essais. Lorsque l'aviateur Ely a imité son exemple, il vit son hélice endommagée au départ par une vague et il fut heureux de trouver la terre non loin du navire. — En médaillon, l'Américain Mac Curdy.*

OCTAVE CHANUTE

Le célèbre ingénieur américain qui vient de mourir fut un des pères de l'aviation. Quoique fixé en Amérique depuis de longues années, c'était un Français de naissance



Octave Chanute.

Un des pionniers de la locomotion aérienne, qui vient de mourir.

Un des précurseurs de la locomotion aérienne vient de disparaître. Octave Chanute n'est plus.

Après avoir longtemps lutté contre la maladie, une redoutable pneumonie qu'il avait contractée lors de son récent séjour en France, Chanute s'est éteint à Chicago à l'âge de 78 ans, après avoir vu réaliser ce qui avait été le rêve de toute sa vie, le vol humain.

Quoique habitant l'Amérique depuis son plus jeune âge, Chanute était Français. Il était né, en effet, à Paris le 18 février 1832 et son père Joseph Chanute était professeur au Collège de France, Il fut emmené aux Etats-Unis dès l'âge de 10 ans et c'est là qu'il fit toutes ses études. Devenu ingénieur, il s'occupa surtout de la question des chemins de fer, de 1849 à 1863. Il fut président du Conseil de l'Elevated Railway de New-York et dirigea successivement le Chicago Alton Railway de 1863 à 1867 et l'Erié Railway de 1873 à 1883.

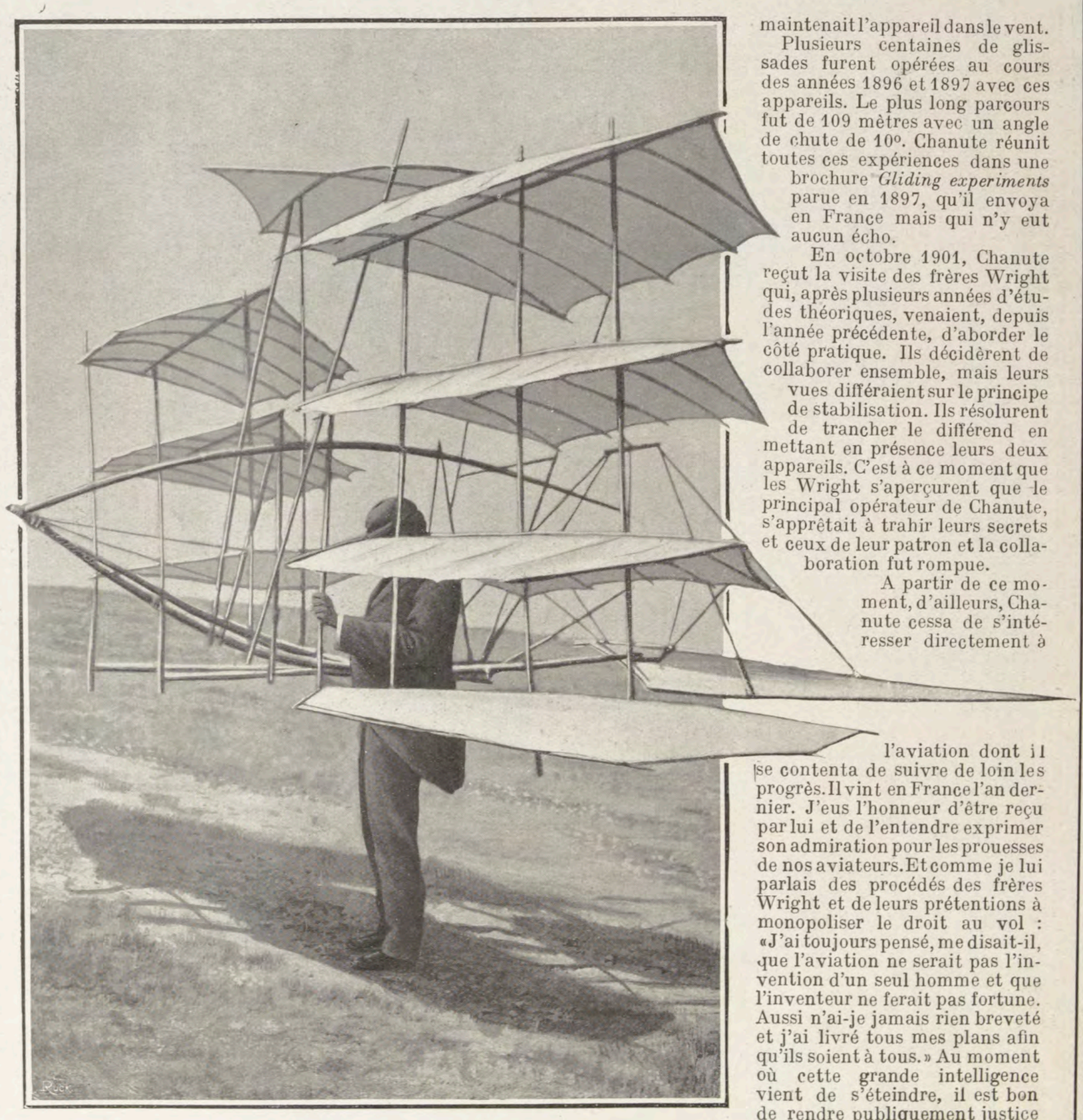
Dès 1871, il commença à s'intéresser au problème de la locomotion aérienne. Guidé par les travaux de Penaud — l'extraordinaire précurseur auquel la mort ne permit pas de voir le triomphe de ses idées — il commença en 1874 une série d'études théoriques, à la suite desquelles il publia sous le titre de *Progress in Flying machines* un livre très documenté sur les essais de vol exécutés depuis trois cents ans. En 1895, dans un rapport présenté à la société des Ingénieurs Américains, il démontrait, après Joseph Bertrand, l'inanité de la fameuse loi du sinus carré, en vertu de laquelle on prétendait démontrer qu'il serait à tout jamais impossible de s'élever au-dessus du sol avec un plus lourd que l'air.

L'année suivante, frappé par les expériences de Lilienthal, et sans se laisser effrayer par l'accident dans lequel celui-ci avait trouvé la mort, il s'établissait à 30 milles de Chicago, sur les bords du lac Michigan, dans un désert de sable, et, après trois semaines d'expériences pratiques, il en avait appris, disait-il, plus qu'en vingt ans de calculs et de constructions de modèles. Il essaya lui même quelques-uns de ses appareils, mais il avait déjà passé la soixantaine et ces exercices n'étaient plus de son âge. Aussi, les expériences furent-elles continuées par deux de ses assistants Herring et Avery. Le second est mort après s'être ruiné dans ses essais, le premier est devenu l'associé de Curtiss et le constructeur des remarquables appareils montés par ce dernier. L'idée fondamentale de Chanute était de trouver l'équilibre automatique. Il employa pour cela plusieurs surfaces superposées. Si, en effet, une inclinaison fâcheuse se produit, les surfaces supérieures, s'avançant ou s'effaçant par rapport aux surfaces inférieures, provoquent une inclinaison en sens inverse qui rétablit l'équilibre.

Son premier appareil possédait cinq paires d'ailes superposées. Il en revint finalement au modèle à deux surfaces parallèles. Une queue élas-élastique, analogue à celle de Penaud, favorisait l'équilibre, et maintenait l'appareil dans le vent.

Sur la plage de Kitty-Hawk.

Chanute et les frères Wright sur la plage où ceux-ci firent leurs premiers essais.



Chanute et son multiplan.

S'inspirant des expériences de Lilienthal, Chanute expérimente nombre de planeurs depuis le monoplan jusqu'au sextuplan.

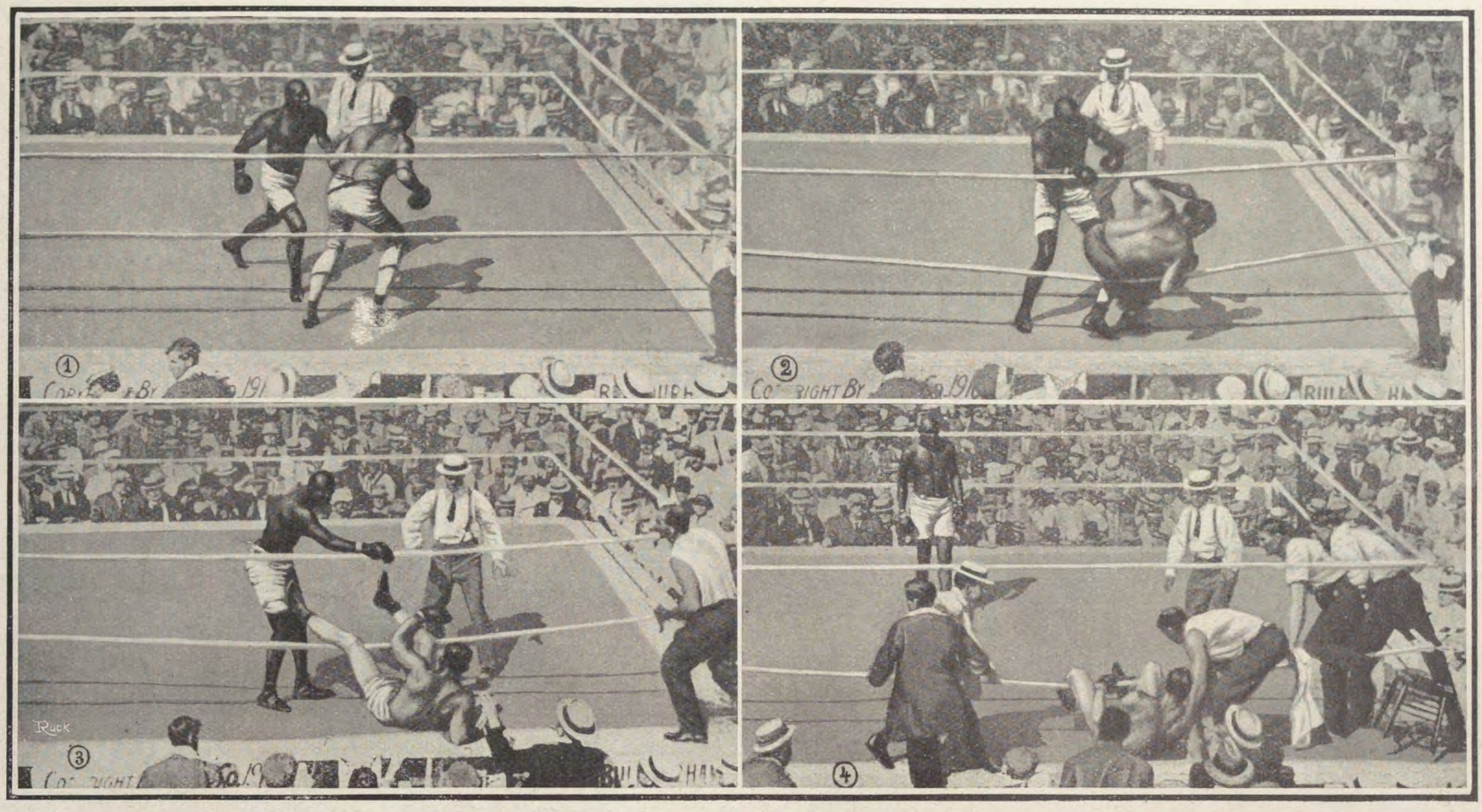
Plusieurs centaines de glissades furent opérées au cours des années 1896 et 1897 avec ces appareils. Le plus long parcours fut de 109 mètres avec un angle de chute de 10°. Chanute réunit toutes ces expériences dans une brochure *Gliding experiments* parue en 1897, qu'il envoya en France mais qui n'y eut aucun écho.

En octobre 1901, Chanute reçut la visite des frères Wright qui, après plusieurs années d'études théoriques, venaient, depuis l'année précédente, d'aborder le côté pratique. Ils décidèrent de collaborer ensemble, mais leurs vues différaient sur le principe de stabilisation. Ils résolurent de trancher le différend en mettant en présence leurs deux appareils. C'est à ce moment que les Wright s'aperçurent que le principal opérateur de Chanute, s'apprêtait à trahir leurs secrets et ceux de leur patron et la collaboration fut rompue.

A partir de ce moment, d'ailleurs, Chanute cessa de s'intéresser directement à l'aviation dont il se contenta de suivre de loin les progrès. Il vint en France l'an dernier. J'eus l'honneur d'être reçu par lui et de l'entendre exprimer son admiration pour les prouesses de nos aviateurs. Et comme je lui parlais des procédés des frères Wright et de leurs prétentions à monopoliser le droit au vol : «J'ai toujours pensé, me disait-il, que l'aviation ne serait pas l'invention d'un seul homme et que l'inventeur ne ferait pas fortune. Aussi n'ai-je jamais rien breveté et j'ai livré tous mes plans afin qu'ils soient à tous.» Au moment où cette grande intelligence vient de s'éteindre, il est bon de rendre publiquement justice à ce noble désintéressement dont nous n'avons hélas! que de trop rares exemples.

M. V.

LE FILM JOHNSON-JEFFRIES



LA CINÉMATOGRAPHIE DU PREMIER KNOCK-DOWN DE JEFFRIES

Nous devons à l'amabilité du directeur de l'American-Biograph de pouvoir publier quatre photographies extraites du film qu'il présente en ce moment. Elles représentent le premier knock-down de Jeffries qui s'affale dans les cordes et manque de tomber en dehors du ring.

LA VIE AU GRAND AIR NOEL

C'est samedi prochain que paraîtra le numéro de Noël de la *Vie au Grand Air*. Depuis plusieurs années, nous avons pris l'habitude de publier à la fin de la saison un véritable album. Les grands événements sportifs y sont rappelés de façon inoubliable. Grâce à de splendides compositions en couleurs dues aux peintres les meilleurs, le lecteur conserve un souvenir de haute valeur, tant au point de vue sportif qu'artistique. Sans vouloir chercher à nous décerner des éloges, ce qui semblerait bien prétentieux, nous pouvons déclarer que le numéro de cette année est encore plus beau, plus luxueux que ceux qui l'ont précédé.

Nous parlerons d'abord de la couverture que nous reproduisons ci-contre. Elle est due au pinceau de Scott et sera tirée en trois couleurs. En outre, huit magnifiques hors-texte en trois couleurs représentant les rois de l'air de 1910 et les prouesses qui les ont à jamais rendus célèbres.

En dehors de ces merveilleuses illustrations, on trouvera dans le numéro des compositions en deux couleurs dues aux maîtres Scott, Orazzi et René Lelong. Ce sont deux doubles pages représentant la traversée des Alpes par Chavez et le vol de Legagneux au-dessus de la frontière. Puis la traversée des Pyrénées dans le Tour de France, la Coupe Gordon-Bennett des sphériques, le match Paris-Francfort.

L'un des articles est le résultat d'une enquête faite auprès des aviateurs célèbres, par notre collaborateur Jacques Mortane. Il leur a posé cette question : « Quel fut votre vol le plus émouvant ? » Et tous ont tenu à lui adresser leur réponse. C'est ainsi qu'on pourra lire les lettres d'Ader, Charles Voisin, Henry Farman, Louis Paulhan, Bréguet, R. Sommer, Maurice Farman, la baronne Raymonde de Laroche, Mlle Marvingt, Alfred Leblanc, Aubrun, Latham, Weymann, Tabuteau, Wynmalen, Léon Morane, Bielovucic, Brégi, Duray, H. Rougier, R. Thomas, Legagneux, Martinet, lieutenant Acquaviva, Moore-Brabazon, Emile Dubonnet, etc. Le lecteur peut se faire une idée des récits sensationnels qu'il trouvera dans la *Vie au Grand Air-Noël*.

D'autres articles compléteront ce numéro. Le public jugera de leur intérêt lorsqu'il saura que l'un d'eux, signé Jack Johnson, champion du monde des poids lourds, s'intitule « Mes débuts et mes premiers combats », que l'autre dû à la plume du fameux jockey anglais, Arthur Nightingall rappelle ses trois victoires dans le Grand National de Liverpool, le dernier enfin, écrit par l'un des meilleurs joueurs internationaux du pays de Galles est une étude très complète et très anecdotique sur le style au football.

Telle sera, dans ses grandes lignes, la *Vie au Grand Air-Noël*. Ce numéro qui sera vendu 2 francs constituera, on le voit, un magnifique album que tous les sportsmen tiendront à conserver. Et il nous semble bon de rappeler que nos abonnés le recevront, comme ils reçoivent tous leurs numéros doubles, gratuitement.

PIERRE LAFITTE ET Cie.

Fac-simile de notre couverture en trois couleurs, reproduction d'une aquarelle inédite de Georges Scott.

LE RACING-CLUB DE FRANCE FAIT M

Une mêlée dans le camp Stadiste

L'un des demis du camp Stadiste dégage. Un trois quart s'apprête aussitôt à recevoir le ballon.

Une m

Dimanche dernier, au Parc des Princes, pour la première fois d très animée, les deux camps parvinrent à égaliser. Le Stade réu

Une sortie du ballon.

Communeau essaye d'empêcher la sortie du ballon, mais il ne peut y parvenir. A la rentrée en touche, le ballon est lancé au milieu du terrain.

Un shoot de Communeau.

Communeau envoie le ballon dans les buts du Racing, mais Failliot le gêne et le ballon sort, malgré le capitaine du Stade qui voulait tenter un drop-goal.

Les avants de

A la suite de passes et de dribblings, Communeau parvient à pénétrer la pas. C'est Lesieur qui va

Le Racing Club de France et le Stade Français, qui se rencontraient au Parc des Princes dimanche dernier, pour le Chamion

ATCH NUL AVEC LE STADE FRANÇAIS

Une touche.

Une fois encore, le R. C. F. et le Stade Français se rencontraient. Après une partie très disputée, quelques secondes avant la fin, un essai qui fit déclarer le match nul.

Une mêlée dans le camp Stadiste

L'un des Stadistes tient le ballon et empêche les Racingmen de le prendre, malgré les efforts des avants.

L'essai du R. C. F.

L'avant du Racing, Bellanger, ramasse le ballon quelques secondes avant la mi-temps et réussit à marquer l'essai du R. C. F. Decamp manque le but.

teams aux prises

les 22 mètres du Racing. Il essaie de marquer un drop-goal. Il n'y réussit era l'essai du Stade à la fin de la partie.

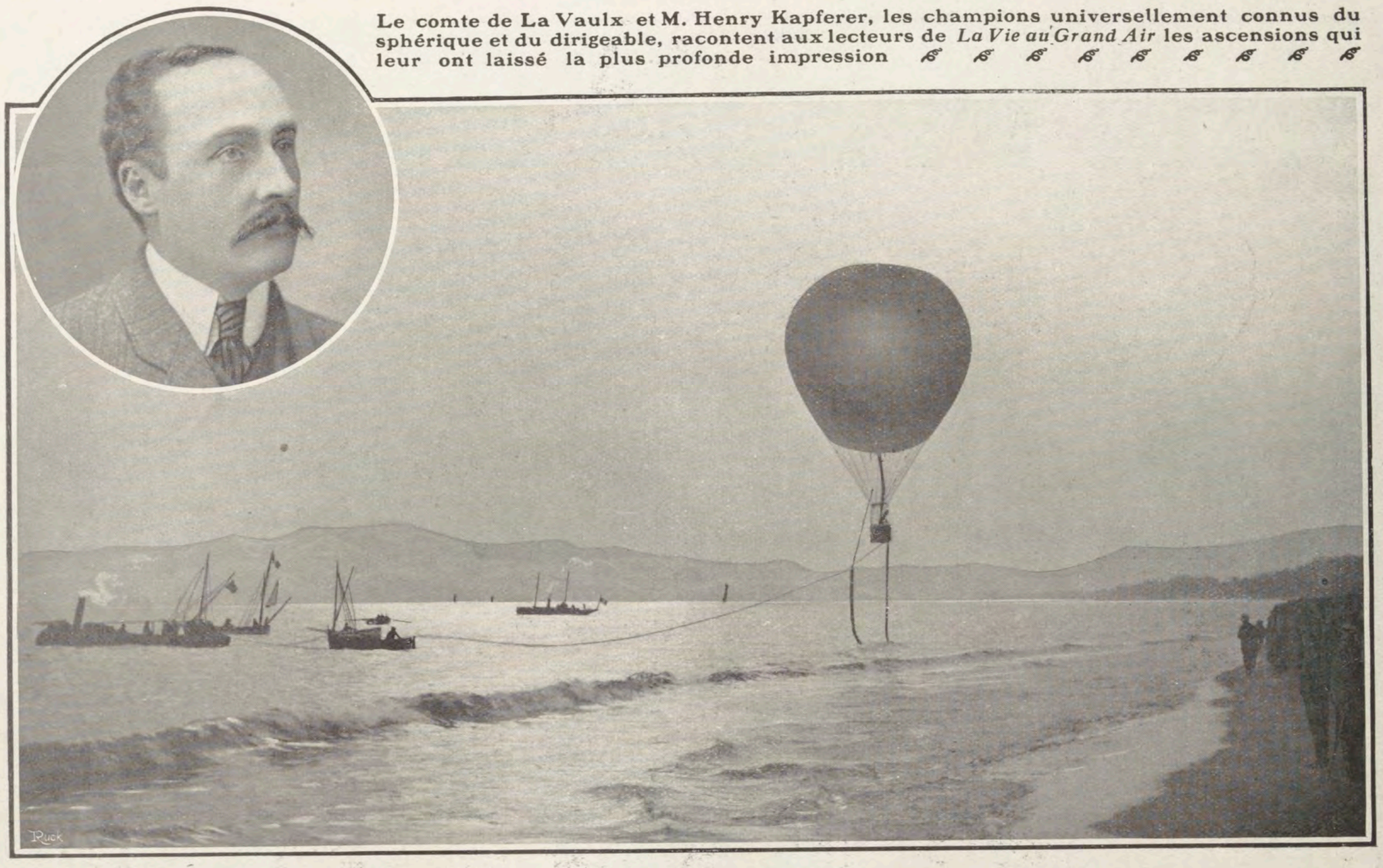
Après une mêlée.

L'arrière du R. C. F., Dickson, voyant arriver le ballon vers lui, s'approche et va renvoyer le ballon, tandis que les trois quarts du R. C. F. gênent ceux du Stade.

at de Paris, ont fait match nul, marquant chacun un essai. La pluie n'a pas cessé de tomber à torrents pendant toute la partie.

SOUVENIRS D'ASCENSION

Le comte de La Vaulx et M. Henry Kapferer, les champions universellement connus du sphérique et du dirigeable, racontent aux lecteurs de *La Vie au Grand Air* les ascensions qui leur ont laissé la plus profonde impression



Le voyage du *Méditerranéen* du comte de La Vaulx.

Le comte de La Vaulx qui est le recordman du monde de la distance pour sphériques depuis 1900, avec 1.925 kilomètres, est également constructeur pilote de dirigeables. Avec le sphérique Méditerranéen, *il tint l'air pendant 41 heures 5 minutes au-dessus de la mer en résistant à la dérive. En haut, le comte de La Vaulx.*

CONTINUANT aujourd'hui nos enquêtes auprès des champions des divers sports, nous donnons les réponses du comte de La Vaulx et de M. Henry Kapferer qui sont certainement les sportsmen les plus qualifiés pour publier leurs impressions sur le sphérique et le dirigeable.

La semaine prochaine, dans notre numéro de Noël nous passerons la parole aux aviateurs. Les précurseurs comme Ader et comme les frères Voisins, devenus les habiles constructeurs que l'on sait, les aviatrices comme la baronne R. de Laroche et Mlle Marvingt, tous les recordmen rappelleront les souvenirs que leur ont laissé leurs vols. Et le public goûtera sans doute au moins autant de plaisir à lire ces documents sensationnels, qu'il en prendra aujourd'hui aux récits qu'ont bien voulu nous adresser le comte de La Vaulx et M. Henry Kapferer, récits qui nous font connaître les états d'âmes des champions dans leurs minutes de joie ou de douleur.

Opinion du comte H. de la Vaulx.

Au cours de mes pérégrinations aériennes, j'ai accompli de nombreux voyages qui ont éveillé en moi des émotions bien diverses.

Souvent je fus émerveillé par la beauté incomparable des panoramas qui se déroulaient sous mes yeux et je ne puis me rappeler sans un frissonnement d'orgueil les altières chevauchées de mon frêle aérostat au-dessus de la mer chaotique des nuées.

D'autres fois j'éprouvais une joie profonde et immense à la pensée que je venais de triompher d'une difficulté presque insurmontable et quand, en 1900, c'est-à-dire à une époque ou le ballon n'avait pas encore atteint le degré de perfection d'aujourd'hui, je m'évadais de l'aérodrome de Vincennes à bord du Centaure et reconnaissais 36 heures après les églises paroissiales surmontées de clochetons dorés et de dômes d'argent des villages de la petite Russie, je fus vraiment content.

Enfin, quelquefois, rarement du reste, j'ai éprouvé, et je le confesse, des émotions affreusement angoissantes.

Ce fut quand les éléments déchaînés semblaient se liguer contre moi, pour me reprocher d'avoir voulu pénétrer leurs mystères. Je me souviendrai toujours de cette minute tragique, où emporté par un mistral furieux à la vitesse de 180 kilomètres à l'heure, je venais me briser la jambe contre un rocher des Alpines tandis que mon ami Léon Barthou s'effondrait évanoui au fond de notre panier d'osier.

Mais de toutes les émotions ressenties au cours de ma carrière aéronautique, la plus cruelle fut celle que j'éprouvai le 26 août 1900.

Un grand concours de durée s'organisait à Vincennes sous le patronage de l'Exposition Universelle, et je devais piloter un ballon de 3.300 mètres cubes, l'*Horizon*. Quatre amis, dont deux néophytes, avaient même une place à mon bord en qualité de passagers ; le temps était épouvantable, une véritable tempête soufflait sur la Manche et le vent nous y entraînait rapidement. Il me fallait cependant partir, puisque le concours avait lieu... En vain je suppliais mes passagers de ne pas m'accompagner, leur montrant le péril d'une telle expédition, mais mes supplications furent vaines... mes amis refusèrent de m'abandonner au moment du danger.

Nous voici donc partis ; nous sommes cinq à bord... C'est le soir ; déjà la nuit obscurcit la campagne, seules les lumières qui fuient sous nos pieds nous révèlent la vitesse de notre marche. Bientôt les phares apparaissent..., ils se rapprochent, mais nous entendons toujours au-dessous de nous le fracas des arbres tordus par la rafale.

Tout à coup sans que nous ayons le temps de la réflexion, un grondement furieux s'élève... Tous nous poussons un cri, cri de détresse et d'effroi.

« La mer !... La mer !... »

Oui c'est la mer... Nous sommes déjà au-dessus... Et l'*Horizon* fuit toujours tel un immense goëland amoureux du large et de l'inconnu... Il nous entraîne et nous sommes impuissants ; il est notre maître ; il nous conduira où il voudra ; on dirait qu'une folie de vitesse s'est emparée de lui et il roule sur les nuages noirs en attendant qu'il se précipite dans les flots ou s'abîme sur le roc... Et moi, le pilote, je dois faire un effort suprême pour me composer un visage, pour rassurer mes pauvres compagnons qui cherchent à lire au fond de ma pensée... Cependant qu'intérieurement je calcule avec angoisse le nombre d'heures qu'il nous reste à vivre si la Providence ne vient à notre secours.

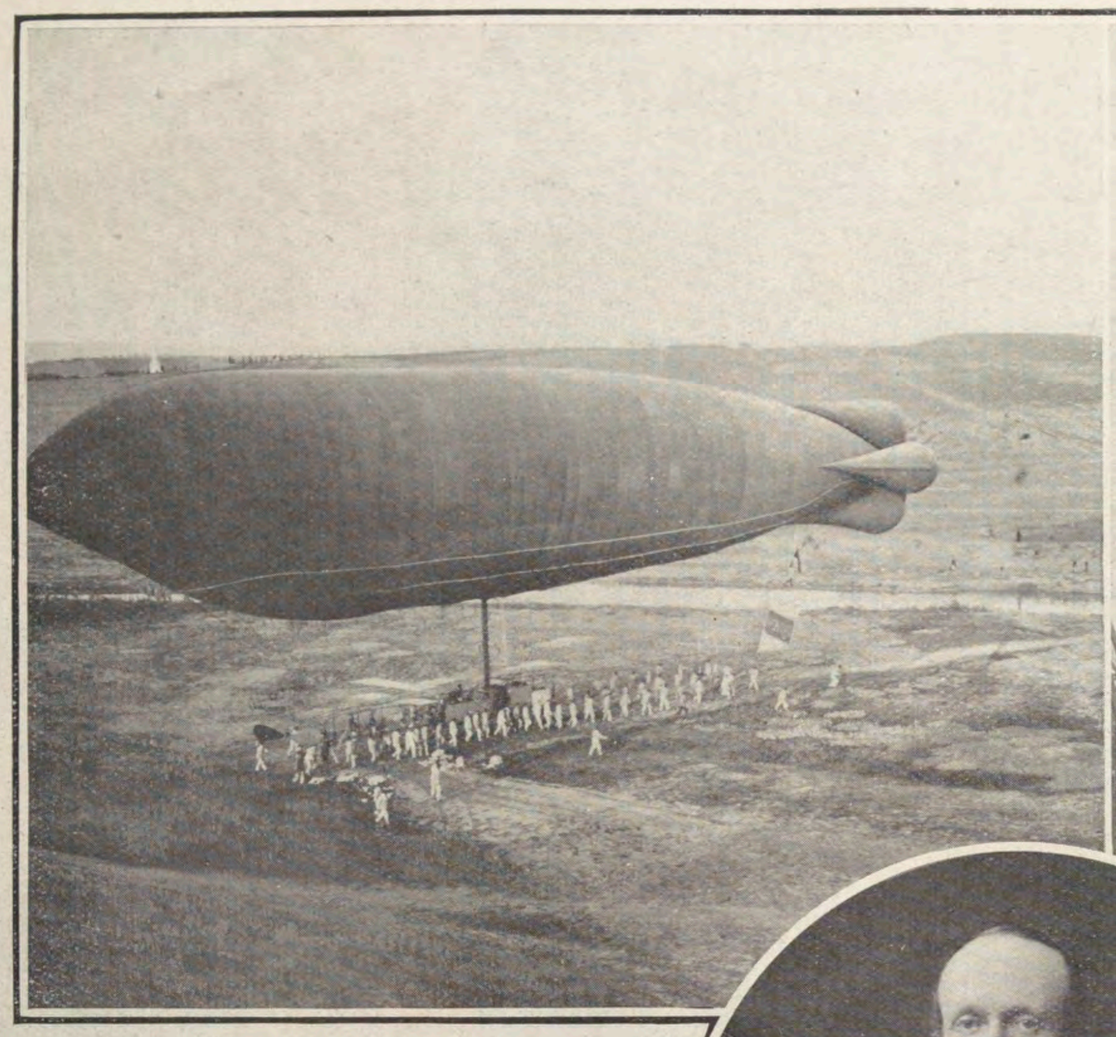
Les phares de Jersey, de Guernesey s'éloignent de nous ; le ballon nous emporte vers la haute mer.

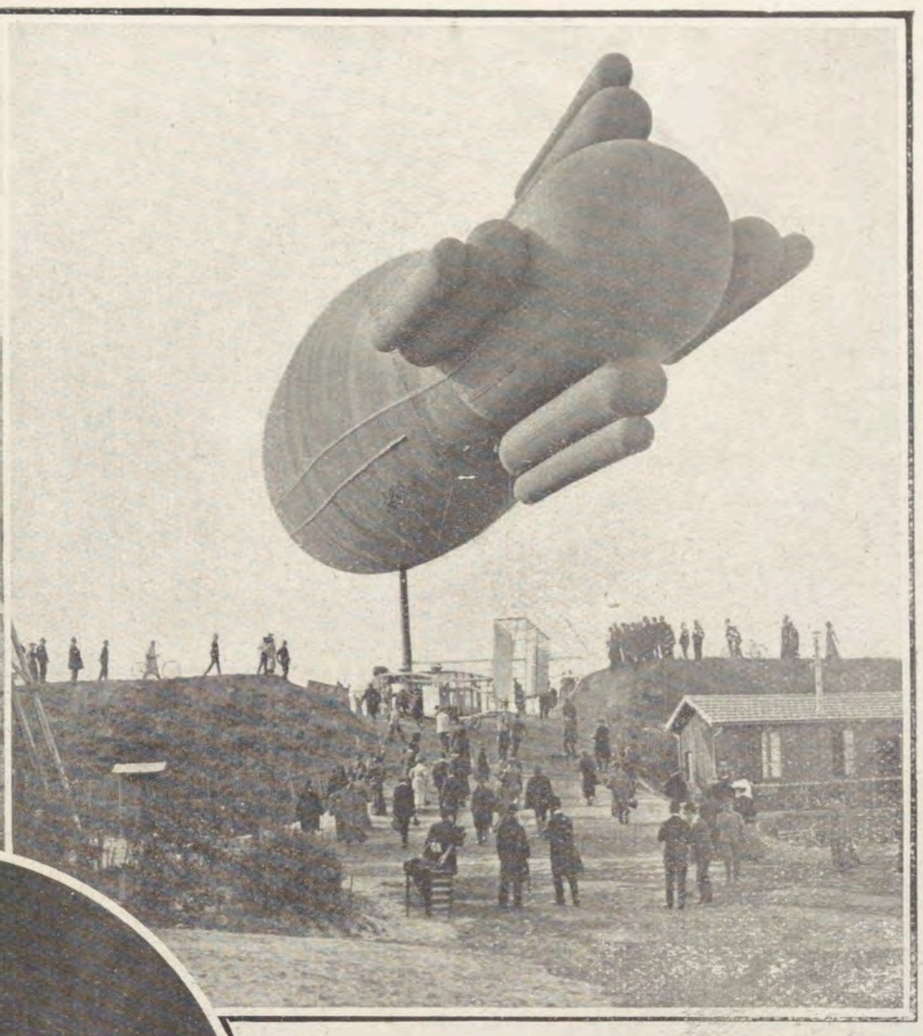
Nous sommes silencieux et tous à cette minute suprême nous élevons nos âmes vers la Divinité, notre dernier espoir... cette Divinité invisible qui nous entoure et nous commande, puissante consolation des marins en détresse.

Pendant trois heures, longues comme des siècles, nous poursuivons notre course folle au-dessus des flots. Une sorte de torpeur a envahi mes amis ; ils sont là, inertes, n'ayant même plus le courage de bouger ; ils sentent que tout effort est inutile et qu'il ne faut plus compter que sur une intervention surhumaine.

Je suis, moi aussi, plongé dans mes tristes réflexions quand soudain un bruit sec et

Voir dans le prochain numéro *Vie au Grand Air-Noël*, les impressions des aviateurs les plus célèbres sur leur vol le plus émouvant.





Les dirigeables pilotés par M. Henry Kapferer.

M. Henry Kapferer est l'un des pilotes de dirigeables possédant le plus d'ascensions à son actif. C'est lui qui réussit à mettre au point tous les autos-ballons construits sur l'initiative de M. Deutsch de la Meurthe. Au milieu, M. Henry Kapferer.

rythmé parvient jusqu'à nous..., nous nous regardons tous..., le même espoir vient à notre pensée...

Oui, c'est le bruit des vagues déferlant sur les rochers... c'est la terre... c'est peut-être le salut!...

J'ouvre la soupape; le ballon descend... une secousse effrayante est imprimée à la nacelle; le guiderope vient d'accrocher un arbre et l'*Horizon* poussé par la tempête commence une course vertigineuse; nous heurtons des branches, des haies; nous renversons des pommiers, nous roulons, nous tanguons; la nacelle craque, gémit... Enfin un choc plus violent nous meurtrit les uns contre les autres... L'ancre vient d'accrocher et l'*Horizon*, subitement arrêté dans son élan, s'est ouvert en deux... Nous sommes à terre; nous nous tâtons : aucun de nous n'est blessé.

Une saute de vent providentielle nous avait ramené sur les côtes du Cotentin.

HENRY DE LA VAULX.

Opinion de M. Henry Kapferer.

Ce qui fait le charme des voyages aériens, c'est que pas un ne ressemble au précédent. C'est l'imprévu le plus varié de toutes les circonstances atmosphériques, aujourd'hui c'est le voyage de tout repos, le calme étincelant d'un beau soleil, sur une grande ville, demain c'est la rafale, le nuage sournois et l'orage, c'est la pluie, c'est le brouillard d'où surgissent à l'improviste des cheminées d'usine hérissées de paratonnerres, à quelques métres de l'hélice. C'est, dans un nuage opaque, la vision soudaine à l'avant d'une Tour Eiffel à laquelle on pensait tourner le dos.

Et c'est aussi la panne aux mille faces qui vous guette toujours.

C'est un moteur arrêté, le jour de Paris-Verdun, dans la grande plaine de Valmy. Paulhan ne parvient pas à le remettre en route, sous un froid de 10° au-dessous.

Le ballon, entraîné par le vent, dérive dans la nuit tombante. Sera-ce le naufrage, bête? Paulhan s'échine toujours, là-bas à l'avant, à tourner la manivelle.

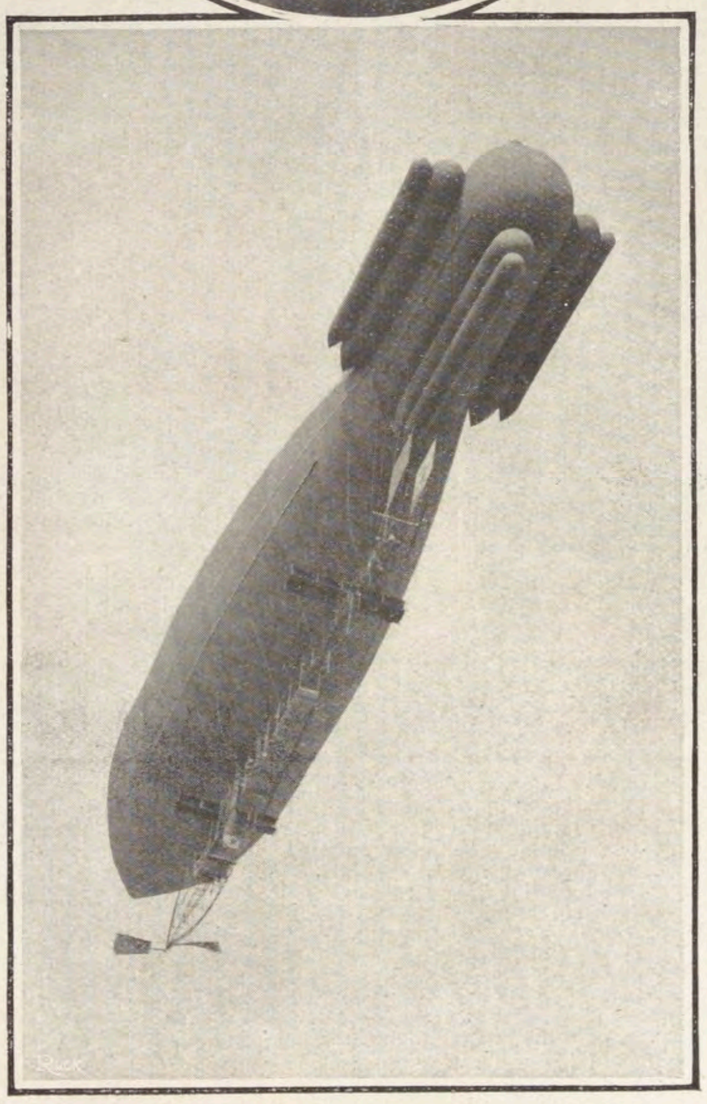
Quelles heures, ces minutes!!

Le moteur repart. Quelle joie de sentir la barre repondre à la main, le navire aérien reprendre sa vie. C'était le succès!

Et certain soir, seul au poste de pilote, Paulhan seul au moteur, nous rentrions à bord du *Ville-de-Paris*, à la nuit tombante. Un vent contraire s'élève. On n'avance plus. La nuit, après un splendide coucher de soleil est venue, très obscure. Pas une lampe électrique à bord. Impossible même de lire le baromètre, ni le manomètre. Nous luttons pendant une longue heure, pilotant à tâtons. Un grand feu à l'horizon nous indiquait seul le hangar! Comme nous étions heureux Paulhan et moi en arrivant enfin. Quel regard de reconnaissance pour le brave moteur qui n'avait pas eu une seconde de défaillance. Sans quoi, où allions-nous, vers l'ouest, avec ce vent, dans la nuit noire?

Toutes ces minutes d'émotion, quelle joie de les avoir vécues!

HENRY KAPFERER.



La Ville-de-Paris.

Ce dirigeable fit le voyage Paris-Verdun. Henry Kapferer pilote, Louis Paulhan mécanicien.

Telles sont les réponses qu'ont bien voulu nous adresser le comte de la Vaulx et M. Henri Kapferer. Nos lecteurs auront su apprécier l'intérêt des sensations éprouvées par ces deux hardis aéronautes dans leurs ascensions. Nul n'était plus qualifié qu'eux pour nous donner leurs impressions. L'un, le comte Henry de La Vaulx, n'est-il pas en effet le recordman du monde de la distance?

L'autre, M. Henry Kapferer, réussit des prouesses remarquables en dirigeable.

Et la semaine prochaine, ce seront les aviateurs qui nous parleront de leurs vols les plus émouvants.

J. M.

REMERCIEMENTS

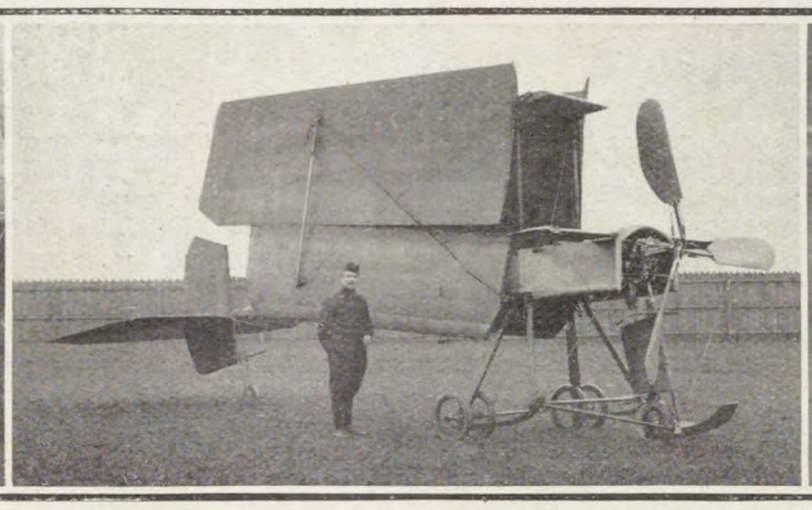
Les lecteurs de la Vie au Grand Air *ont entendu l'appel que notre directeur leur adressait dans la lettre qui se trouvait jointe à notre dernier numéro :* Excelsior *leur doit une part du grand succès qu'il a recueilli dès son apparition. Qu'ils veuillent bien trouver ici, avec nos meilleurs remerciements, l'expression de notre reconnaissance pour les marques de sympathie et de confiance qu'ils ne cessent de nous prodiguer.*

L'aviateur Laurens, qui vient de battre les records du monde de vitesse de vol à deux. Il a accompli 79 kilomètres en 60 minutes.

L'arrivée du boxeur Harry Lewis et de sa femme à Paris. Il était reçu par MM. Stilson, Hellers, Hawkins et les rédacteurs de la Vie au Grand Air, *seuls représentants de la presse.*

L'enseigne de vaisseau Delage et le lieutenant Maillols, qui ont accompli le raid Etampes-Blois et retour sans escale.

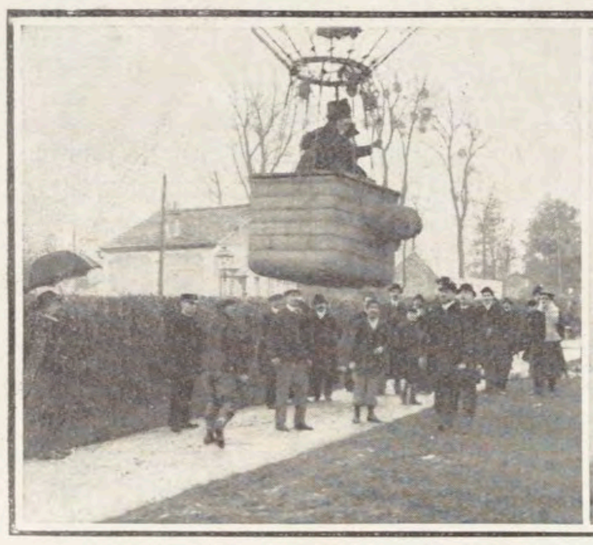
Expériences de parachute à la Tour Eiffel. Heureusement, pour lui, l'inventeur était remplacé par un mannequin.



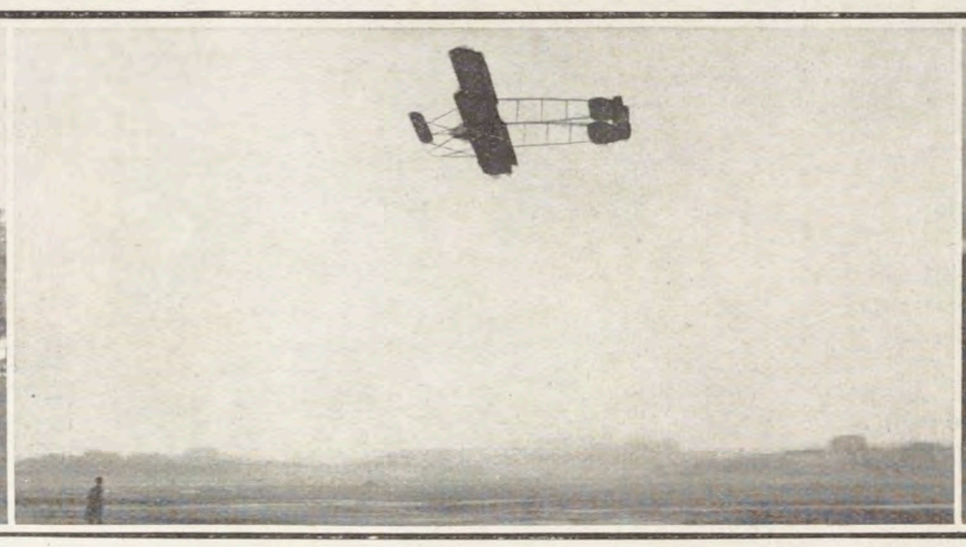
L'aéroplane Bréguet qui, par un dispositif ingénieux, peut se plier pour être emporté en voyage sans avoir besoin d'être démonté.

Baumann, vainqueur de la course des Gagne-Petit dans la côte de Champigny, sur 250 concurrents.

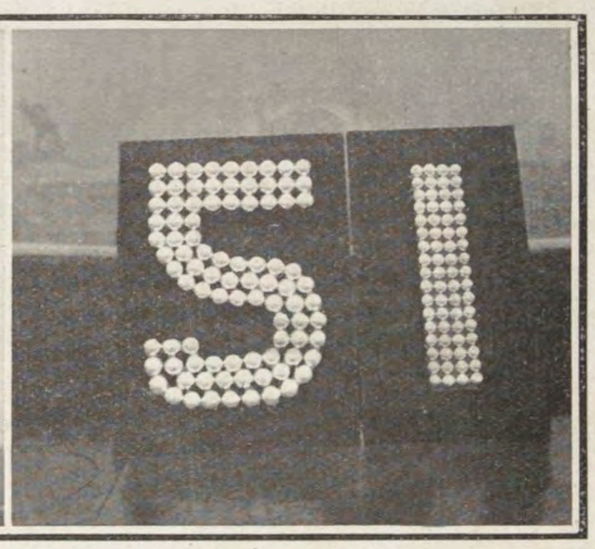
Arrivée de Ruinart, vainqueur de la première journée des Reliability Trials.



Le départ du concours d'atterrissage organisé par l'Aéro-Club.



Le recordman du monde de distance et de durée, Tabuteau, arrive à Issy-les-Moulineaux, venant de Buc.



Projet de chiffres destinés à indiquer la route aux aviateurs.

Résultats sportifs du 21 au 26 Novembre

AÉRONAUTIQUE

MERCREDI 23 NOVEMBRE. — Philadelphie. — L'aviateur Drexel monte à 3.038 mètres et s'approprie le record du monde de la hauteur. Précédents détenteurs : Johnstone, 2 960 mètres ; Wynmalen, 2.800 mètres ; Chavez, 2.580 mètres ; de Lesseps, 2.170 mètres ; Legagneux, 2.100 mètres ; Drexel, 2.013 mètres.

SAMEDI 26 NOVEMBRE. — L'enseigne de vaisseau Delage et le lieutenant Maillols, sur biplan Henri Farman, effectuent le parcours Etampes-Blois-Etampes, sans escale, en 3 h. 22 m. (record du monde à deux).

ATHLÉTISME

SAMEDI 26 NOVEMBRE. — Boxe. — Wonderland. — Perroud (70 kilom.), vainqueur de Jacques Morris (65 kil. 500), knock-out au septième round. — R. Ledoux (53 kil. 500), vainqueur de Johnny Hughes (53 kil. 500), disqualifié au second round.

DIMANCHE 27 NOVEMBRE. — Rugby. — Parc des Princes. Le R. C. F. et le Stade Français font match nul par 1 essai à 1.

HIPPISME

LUNDI 21 NOVEMBRE. — Saint-Ouen. — *Prix Saint-Claude* (haies, 2. 500 mètres). — 1. Pelleas, à M. A. Veil-Picard, (G. Parfrement) ; 2. Le Thorion ; 3. Loustic IV. — P. M. : gag., 24 francs ; pl., 15 fr. 50, 20 francs, 19 francs.

JEUDI 24 NOVEMBRE. — Auteuil. — *Prix Delâtre* (steeple, 5.000 mètres). — 1. Daudet, à M. Braquessac (Head) ; 2. Cher Tatoué ; 3. La Corse. — P. M. : gag., 86 fr. 50 ; pl., 18 francs, 20 francs, 15 francs.

VENDREDI 25 NOVEMBRE. — Enghien. — *Prix Nestor* (steeple, 3.000 mètres), — 1. Le Lièvre, à M. Aumont (D. Kelley) ; 2. Princesse des Ursins ; 3. Monticello. — P. M. : gag , 185 fr. 50 ; pl., 43 francs, 22 francs, 30 fr. 50.

DIMANCHE 27 NOVEMBRE. — Auteuil. — *Prix Richard-Hennessy* (3.500 mètres). — 1. Causerie, à M. de Mumm (Defeyer) ; 2. Saint-Potin) ; 3. Renteria. — P. M. : gag., 87 fr. 50 ; pl., 24 fr. 50, 21 fr. 50.

Prix Magne (haies, 3. 100 mètres). — 1. Tournelle, à M. Veil Picard (O'Connor) ; 2. Hopper ; 3. Serpenteau. — P. M. : gag., 30 francs ; pl., 21 fr. 50, 36 francs, 50 francs.

UNE PLAINTE AU PARQUET

Nous apprenons que dans plusieurs centres, des personnes se disant faussement les représentants des publications Pierre Laffitte et Cie, exploitaient la confiance du public, au sujet de prétendues loteries ou concours qui seraient organisées par celles-ci. Nous mettons en garde le public contre les tentatives de cette sorte. Nous prions instamment les personnes qui auraient été l'objet de frauduleuses sollicitations de ce genre de nous le faire savoir. Une plainte au Parquet a été déposée à la suite de ces agissements.

INFORMATION

Le 12 décembre, à l'Ecole des Hautes Etudes Sociales, M. G. Rozet, d'*Excelsior*, donnera une conférence sur l'information et la littérature sportive.

✂

Nous sommes heureux d'informer nos Lecteurs que le Service des Impressions d'Art Pierre Lafitte et Cie vient d'éditer pour la maison Vanvooren, la carrosserie bien connue, un superbe album reproduisant les principaux modèles de ses carrosses de haut luxe.

Cette maison, expose au Salon de l'Automobile : on y admirera les coupés légers et élégants de ville, jusqu'aux superbes et confortables limousines et landaulets de tourisme, qui feront l'admiration de tous les connaisseurs.

Son usine de Courbevoie est en mesure de livrer très rapidement. Demandez donc avant de faire votre choix son album artistique.

MA MEILLEURE MONTE [1]

Nous publions aujourd'hui les réponses des jockeys Danny Maher, Sam Loates et Charlie Wood

B. Dillon.

B. Dillon, qui montait Spearmint dans le Grand Prix de Paris de 1906, accorde ses préférences à Spearmint et à Pretty Polly.

Opinion de D. Maher Pendant longtemps, j'ai considéré Rock Sand comme le meilleur cheval que j'aie jamais monté. Je sais bien que depuis j'ai mené des bêtes remarquables, tel Spearmint dans le Derby, et pourtant c'est toujours avec une certaine émotion que je pense à ce brave Rock Sand.

Le public a toujours prétendu que les trois ans de 1903, l'année où Rock Sand remporta le Derby pour Sir James Millar, constituaient un lot médiocre. Mais le poulain gagnait, battant Vinicius, le troisième du Grand Prix de Paris, et Flotsam. Et je crois qu'en tout état de cause, Rock Sand aurait réussi à battre ses adversaires qu lle que fut leur valeur.

Une particularité de ce petit cheval était son aversion pour la cravache.

De nombreux sportsmen ont prétendu que le cheval français, Vinicius, aurait dû battre Rock Sand dans le Derby s'il avait été monté avec plus de jugement. Mais je puis vous assurer que j'ai la conviction qu'à aucun instant, je n'eus à demander quoi que ce soit à Rock Sand qui triompha dans un canter : à peine avait-il parcouru un demi-mille, qu'il avait déjà la victoire en mains et qu'elle ne pouvait lui échapper.

Malheureusement, ayant eu à lutter contre des champions comme Ard Patrick et Sceptre, Rock Sand n'a pas laissé dans le public le souvenir auquel il avait droit. Il a été handicapé de ce fait et je considère que ce fut une grande injustice.

Otto Madden.

Otto Madden considère qu'Ard Patrick est le meilleur cheval qu'il ait monté.

K. Cannon.

Kempton Cannon, qui gagna le Derby de 1904 avec Saint-Amand, préfère cependant Ard Patrick à celui-ci.

Opinion de Sam Loates. Le nom de Sam Loates est si fameux dans les annales du sport, qu'il est intéressant de donner l'opinion de ce jockey devenu un excellent entraîneur.

— Je considère que Cyllène, par Bonavista et Arcadia, fut le meilleur pur-sang que j'aie mené à la victoire. Il ne fait aucun doute que le vainqueur de la Coupe d'Or d'Ascot de 1899 était un veritable champion. Malheureusement, M. C. B. Rose ne l'avait pas engagé pour toutes les grandes épreuves classiques. S'il avait pris part au Derby d'Epsom de 1908, soyez convaincu que ce n'aurait pas été un outsider à 100 contre 1, Jeddah, à M. J. W. Larnach qui se serait assuré la victoire.

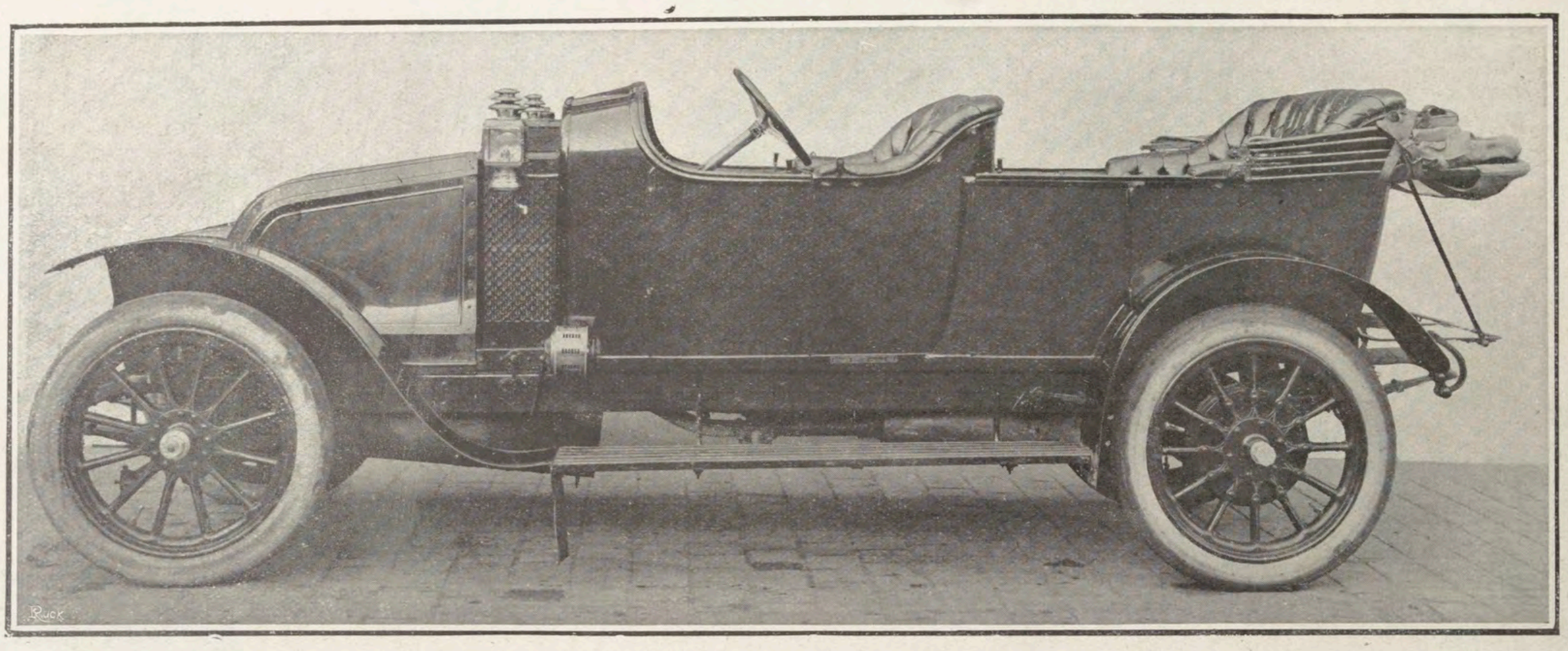
M. C. B. Rose vendit Cyllène à M. W. Bass pour 80.000 francs et plus tard, le fils de Bonavista était cédé 137.500 francs à la République Argentine. Cyllène donna naissance à Cicero qui remporta le Derby de 1905 pour lord Rosebery avec la monte de Maher.

Opinion de Charlie Wood. —J'accorde mes préférences à ce cher vieux Saint-Simon, un *cheval et demi*, si vous voulez. Je considère que c'est le meilleur pur-sang qui ait jamais troublé l'œil du juge. Le fils de Galopin aurait dû gagner le Cambridgeshire quand il avait deux ans. Durant le reste de sa carrière, il ne connut jamais la défaite. Pauvre vieux ! Il est triste de penser qu'il est mort, alors que l'on espérait pouvoir inscrire son nom en tête de la liste des principaux étalons vainqueurs pour de longues années à venir.

JACQUES MORTANE.

(1) Voir le n° 634 et suivants.

L'AUTOMOBILE DE 1911



Une Renault carrossée en torpédo.

Seuls le capot et le châssis Renault peuvent donner cette curieuse impression de voiture très vite et très confortable.

Les nouveaux modèles préparés par nos grandes usines pour l'année prochaine accusent un progrès sans précédent ☙ Un châssis-type Renault nous permet d'en montrer l'importance ☙ ☙ ☙ ☙ ☙

TANDIS que, durant ces deux dernières années l'aviation a captivé l'attention populaire, nous éblouissant de ses prouesses sans cependant nous montrer dans la conception des appareils de notables changements, il y eut chez ceux qui, en somme, permirent ces merveilles, puisque c'est eux qui depuis quelque vingt ans perfectionnent le moteur à essence et l'ont fait ce qu'il est, chez nos constructeurs d'automobiles, un travail suivi, opiniâtre fait sans aucune démonstration extérieure mais dont nous jugeons qu'il est utile, nécessaire même de montrer aujourd'hui la fécondité.

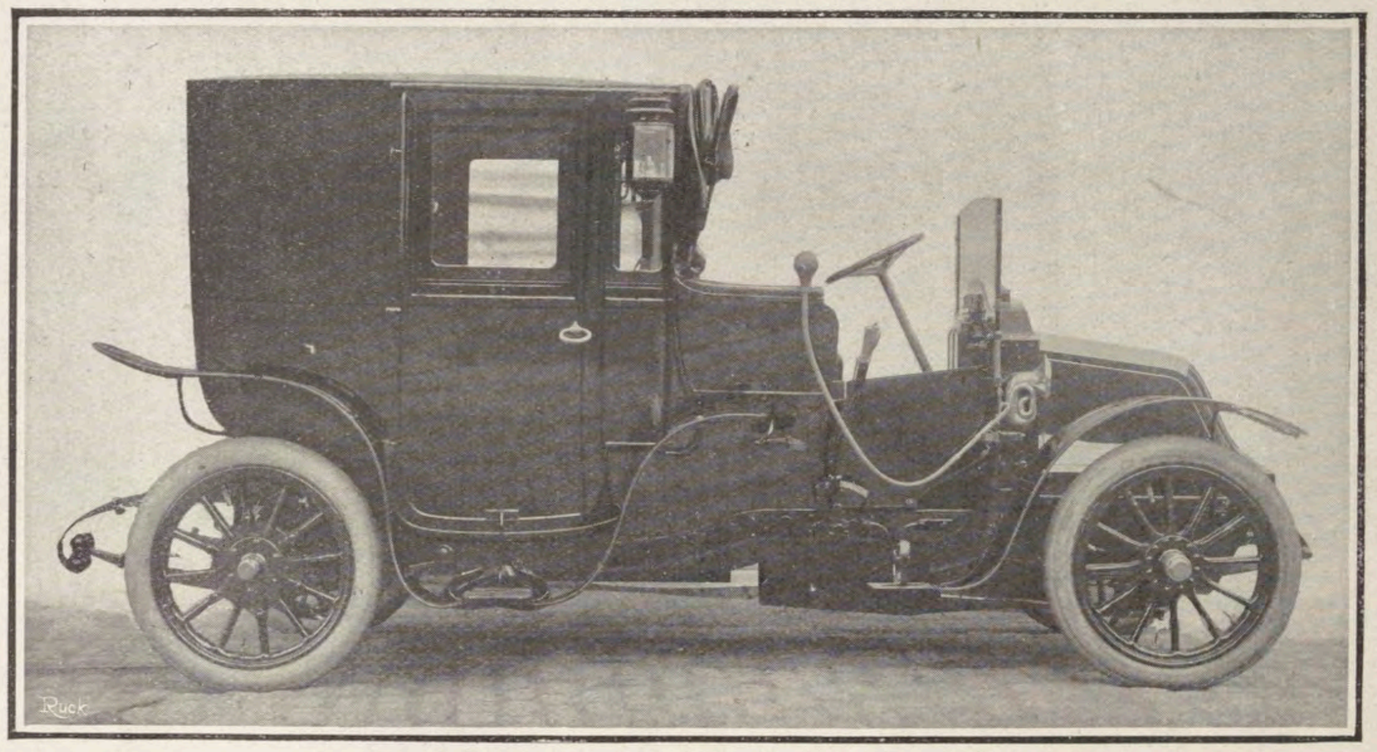
L'observation première faite par quelques-un des rares privilégiés, qui ont pu essayer l'un des modèles de moteur de la voiture du type 1911, est qu'à alésage égal, leur vitesse maximum se trouve augmentée de 25 à 30 0/0. Et ceci n'est point seulement le résultat d'une classification méthodique, faite sans hâte sans les heurts qu'occasionnent des organisations de courses ou d'expositions, de toutes les remarques données par l'expérience, mais ceci dérive aussi de l'organisation même de tous les services, de tous les bureaux et ateliers en vue d'un travail bien déterminé dont on connaît tous les côtés délicats, ce qui permet de remédier autant qu'il est en notre pouvoir à toutes les faiblesses.

Il serait dommage que l'énorme bagage si laborieusement amassé puisse perdre soudain les trois quarts de sa valeur, comme on a osé l'écrire en songeant peut-être à de nouvelles conceptions. Il faut au contraire nous persuader de cette idée, dictée d'ailleurs par le bon sens, que l'œuvre qui est le résumé de toute une suite de travaux et d'essais faits par des hommes des natures les plus diverses, dans les conditions les plus nombreuses et les plus opposées, sera en fait, à l'usage, supérieure à toute réalisation récente dont une longue pratique n'aura pu montrer les nombreuses petites imperfections.

C'est ainsi, en nous plaçant au point de vue de celui qui achète et non pas au point de vue du curieux qui recherche en toute chose le « pas encore vu », que nous allons étudier comme modèle type de voiture 1911, l'une de celles faites par l'une des grandes marques françaises dont les véhicules sont le plus universellement employés, car nous avons vu sur ce châssis le résumé de toutes les observations dont nous avons écrit tout à l'heure la valeur.

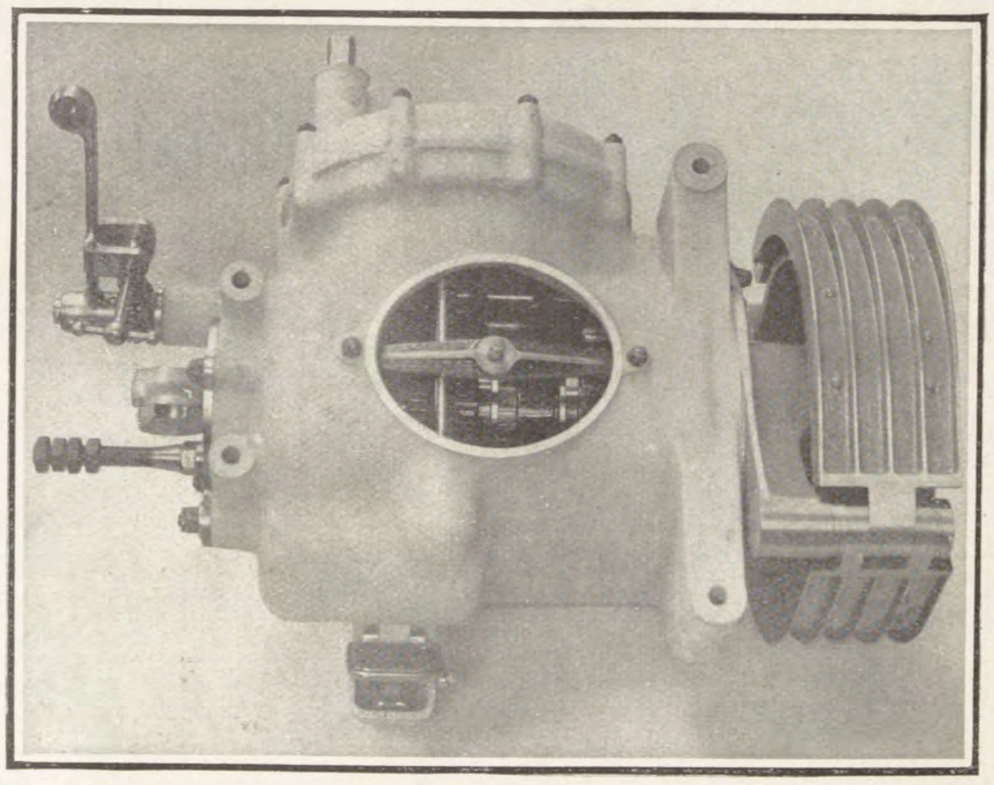
Le modèle dont nous avons le plaisir de donner à nos lecteurs la primeur est le châssis Renault 1911.

Jamais, jusqu'à ce jour, un châssis d'automobile ne nous avait donné pareille impression d'élégance en toutes ses lignes et sous tous ses aspects. Cette impression dérive d'un si grand nombre de modifications, quelques-unes affectant le châssis dans sa base même, c'est-à-dire dans la disposition, la forme, l'attache de ses organes principaux, quelques autres ayant modifié de si infimes détails que nous préférons ne point chercher à analyser de trop près, travail qui ne serait



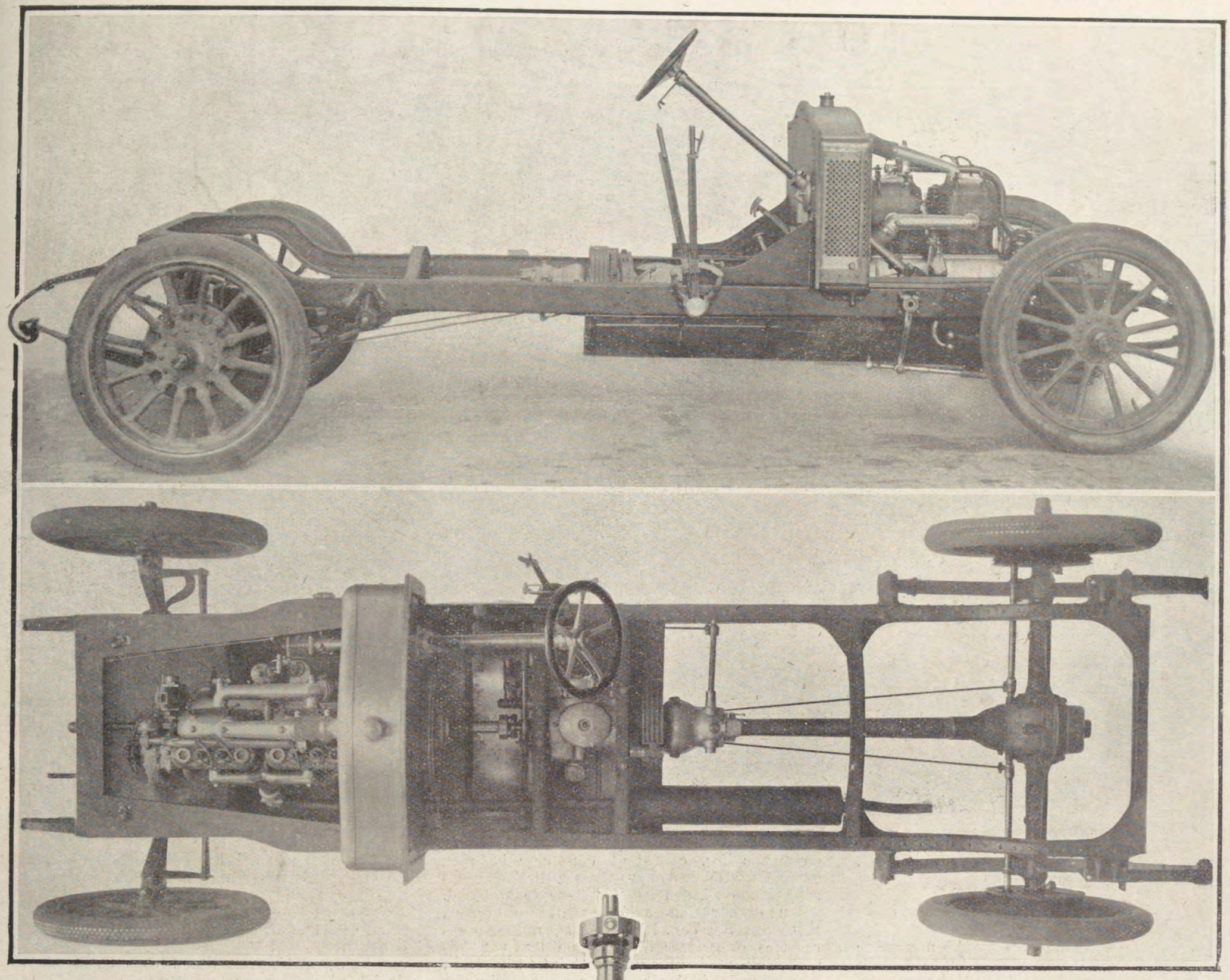
Un coupé limousine Renault.

C'est bien l'idéale voiture de ville que le nouveau moteur rend encore plus silencieuse.



La nouvelle boîte de vitesse Renault.

Les arbres en sont plus courts, les engrenages plus robustes.



Le Châssis
L'élégance, la sobriété de ses lignes, en font le châssis

Renault 1911.
type qui résume les progrès de notre industrie.

jamais assez complet pour rendre l'impression ressentie. Cependant il nous faut dire quelques mots de plusieurs perfectionnements essentiels qui caractérisent le châssis Renault 1911.

Nous savons que le graissage intérieur a, sur le système à compte-gouttes, l'avantage de ne nécessiter aucune surveillance pendant la marche, mais il exige par contre un renouvellement de l'huile et un nettoyage des crépines assez fréquent, puisque le lubrifiant qui a déjà circulé dans le moteur est constamment repris par la pompe. Il ne peut être pratique que lorsqu'il est complété par des dispositifs de contrôle et de nettoyage efficaces.

Sur le châssis 1911, pour connaître le niveau de l'huile, il suffit d'enlever le bouchon portant la jauge. Si l'on veut voir l'état de l'huile, on regarde un viseur. Si l'on veut nettoyer le filtre on enlève deux bouchons ; par l'un on seringue du pétrole, par l'autre les saletés s'évacuent... Si l'on veut renouveler l'huile on pousse une manette et la vidange s'effectue immédiatement. Tel est le graissage Renault sous pression, obtenu par une pompe oscillante sans clapets.

Dans le dispositif d'allumage, le distributeur est monté cette année au bout de l'arbre à cames ; ses avantages sont donc obtenus sans train d'engrenages spécial.

Dans l'alimentation, le carburateur nouveau permet de faire varier au moyen d'une manette placée sur le volant de direction la température de l'air admis au carburateur et la proportion d'air et d'essence du mélange carburé ; on obtient toujours un départ facile même par les temps très froids. Un disque-soupape, dont les déplacements sont freinés, donne l'automaticité et procure d'excellentes reprises.

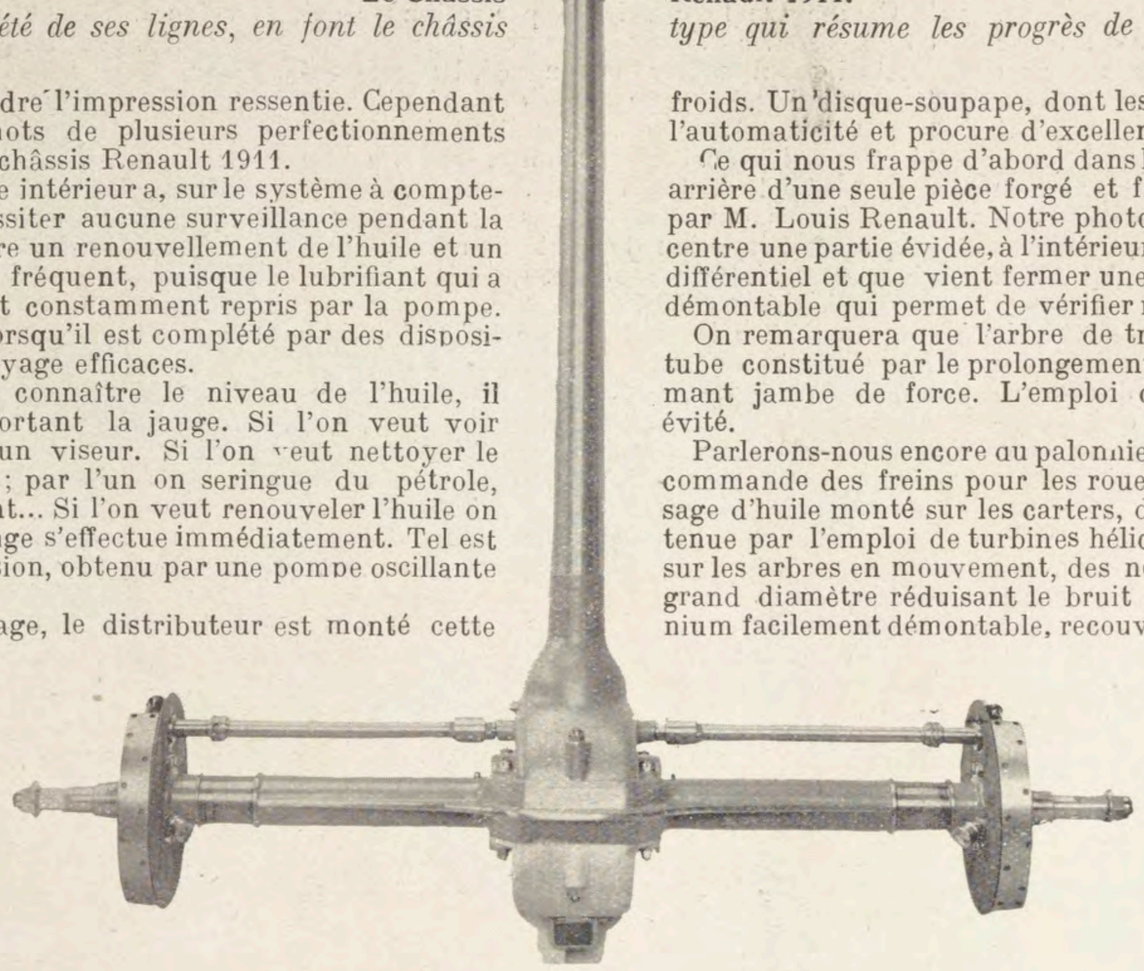
Ce qui nous frappe d'abord dans la transmission, c'est le nouvel axe arrière d'une seule pièce forgé et foré suivant un brevet pris en 1905 par M. Louis Renault. Notre photographie montre qu'il porte en son centre une partie évidée, à l'intérieur de laquelle est logé le mouvement différentiel et que vient fermer une calotte en aluminium facilement démontable qui permet de vérifier rapidement l'état des pignons.

On remarquera que l'arbre de transmission est enveloppé par un tube constitué par le prolongement du carter de l'axe arrière et formant jambe de force. L'emploi des cardans multiples est ainsi évité.

Parlerons-nous encore du palonnier différentiel à engrenages, pour la commande des freins pour les roues arrière, du système de remplissage d'huile monté sur les carters, de l'étanchéité de ces derniers obtenue par l'emploi de turbines hélicoïdales montées en paliers arrière sur les arbres en mouvement, des nouvelles cames de distributions de grand diamètre réduisant le bruit que supprime un carter d'aluminium facilement démontable, recouvrant les soupapes et les conservant propres, des cardans sphériques à rattrapage de jeu et à réglage très rapide ?

Cela dépasse le cadre de cette courte étude qui nous prouve combien les progrès faits en automobile sont nombreux, profonds et combien nous devons à M. Louis Renault dont, avec le monde industriel entier qui ne cesse d'avoir les yeux fixés sur son œuvre, nous restons les sincères admirateurs.

FRANK MAPPER.



Le nouvel axe arrière Renault.
D'un seul morceau, c'est une magnifique pièce de mécanique.

LES COURSES D'AUTEUIL

Le saut du brook dans le Prix Richard-Hennessy (steeple, 3.500 mètres, 30.000 francs).

Vologèse a mené. Au bull-finch, Causerie marquait un écart. Saint-Potin prenait l'avantage, mais Causerie revenait et le battait. Dans le médaillon, le saut d'une haie dans le Prix Magne.

Notes financières

Dans notre numéro du 12 novembre dernier, nous avons dit que l'exploitation du *Nord-Sud* allait, probablement, provoquer une élévation progressive du cours des actions. Nos prévisions, convenons-en, n'ont pas paru se réaliser tout d'abord. En effet, un facteur nouveau était survenu, la crainte des inondations. Aussi les cours ont-ils été hésitants pendant quelque temps. Mais aujourd'hui que le danger est écarté, les choses ont repris leur allure normale, et la mise en service de cette nouvelle voie souterraine a donné aux actions une tendance encourageante. Elles étaient au 12 novembre, aux environs de 312. Elles se trouvent aujourd'hni aux envivons de 318. Il est infiniment probable que cette allure favorable va s'accentuer, car par suite des opérations un peu trop hâtives des gens qui comptaient sur l'intervention lucrative, pour eux, du débordement de la Seine, il s'est créé un certain découvert.

Il nous faut revenir aujourd'hui sur les Chemins de Fer Espagnols, dont nous avons également entretenu nos lecteurs dans nos « Notes Financières » du 19 novembre dernier.

L'amélioration des recettes se maintient et, bien qu'il y ait eu en ces derniers temps une très légère élévation du change, celui-ci se fixe à trois points au moins au-dessous de celui de l'an dernier (7 1/2 0/0 au lieu de 10 1/2 0/0 en moyenne). Or on sait l'importance qu'a cette question du change pour les Chemins de Fer Espagnols qui encaissent leurs recettes en pesetas et sont obligés de faire en or le service de leurs obligations.

La situation est donc bonne. Mais il ne faudrait pas, cependant, exagérer l'optimisme au point de vue des répartitions des bénéfices, car il est très probable que, fort sagement d'ailleurs, les Conseils d'administration des Compagnies Espagnoles en général et des Andalous, en particulier, comptent consacrer la plus grande partie des plus-values réalisées à des réfections ou à des améliorations de matériel.

Une observation analogue peut s'appliquer à la *Compagnie des Wagons-Lits*, qui a vu ses recettes progresser d'une façon très satisfaisante, puisque la plus-value atteint 3.160.000 fr. d'une année à l'autre. Nous avons déja fait remarquer que cet accroissement imposait à la Compagnie le devoir de perfectionner encore ses services.

Ainsi que nous l'avons annoncé, l'augmentation de l'*Est Asiatique Danois* a été réalisée, le prix des actions nouvelles étant de 970 fr., alors que les actions anciennes, iuscrites au comptant à la Cote Officielle, s'inscrivaient à 1.025 francs environ. Notons également que la prime d'émission des actions nouvelles va grossir les réserves sociales, qui atteignaient, au dernier bilan, 25 0/0 du capital.

On sait que les actions de l'*Est Asiatique Danois* ont rapporté, depuis la fondation, c'est-à-dire depuis 1897, une moyenne de dividende de 8 0/0 de leur valeur nominale, soit 700 francs (500 couronnes) ce qui représente 56 francs. Les résultats de l'exercice en cours permettront de maintenir le dividende à ce chiffre, bien que les actions nouvelles doivent intervenir pour une part dans la répartition des bénéfices. En effet, ces titres auront droit à un semestre de dividende, c'est-à-dire à 28 francs qui leur seront payés en avril, sous déduction des impôts, en même temps que le dividende total sera payé aux actions anciennes.

Rappelons que cette entreprise a été constituée, en Danemark, sous de très hauts patronages, parmi lesquels celui d'une personnalité princière, dont le nom ne peut être que sympathique aux Français, et qui approche le trône de très près.

Il nous faut encore mettre en relief un point important relativement aux *obligations 1re hypothèque 4 1/2 0/0 or Saint-Louis, San-Francisco Railroad (New-Orléans Texas et Mexico Division)*. Répondant à une question qui nous avait été posée, nous avons donné, la semaine dernière, les raisons pour lesquelles l'établissement d'un bureau d'immigration dans un des ports du Sud aurait une sérieuse importance pour le *Saint-Louis San-Francisco*. Constatons aujourd'hui que l'achèvement du Canal de Panama constituera aussi pour la Compagnie une circonstance particulièrement favorable, il suffit de jeter les yeux sur une carte et d'examiner sa situation géographique pour s'en convaincre. Sous la vigoureuse impulsion du président Taft, qui est venu lui-même en novembre inspecter les chantiers, les travaux sont poussés avec la plus grande ardeur, et l'on escompte l'inauguration dans quatre ans, c'est-à-dire le 1er janvier 1915. Les obligations étant garanties par une pemière hypothèque et leur revenu étant fixe, les considérations qui précèdent ne les influencent naturellement pas. Mais elles montrent que la situation du *Saint-Louis San-Francisco Railroad* ne peut que grandir.

Au moment où paraîtra cet article aura lieu l'émission de l'*emprunt de 88 millions 4 1/2 0/0 de la province de Buenos-Aires*, destiné en grande partie à d'importants travaux publics, qui favoriseront encore le développement déjà si rapide du pays. Les garanties dont jouit cet emprunt sont les suivantes : la partie de l'impôt des patentes qui n'est pas affectée à l'emprunt 5 0/0 1908. Les taxes affectées à des emprunts antérieurs, auxquels se substitue une partie de l'emprunt actuel. La partie de l'impôt foncier non affectée.

Le total de ces garanties diverses atteint annuellement 9.751.280 francs. Or, le service de l'emprunt, y compris l'amortissement, n'absorbe que 4.851.000 francs.

Les obligations de l'*emprunt de la province de Buenos-Aires* sont au nominal de 500 francs. Elles sont émises à 487 fr. 50. A ce prix, le revenu ressort à 4,61 0/0, sans tenir compte de la prime de remboursement. Ajoutons que ces obligations sont exemptes de tout impôt présent ou à venir dans la République Argentine.

G. E. Janin

Notes financières, 11, boulevard des Italiens, Paris.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. Motti. *Le Gérant :* Camille Lecestre.